



LÉONCE
PEILLARD

SCUFUNDATI
CUIRASATUL
TIRPITZ!

EDITURA POLITICA



...După ultimele recunoașteri, acolo era locul unde se afla **Tirpitz-ul**. **Tirpitz**, cel mai mare cuirasat care naviga în apele europene. **Tirpitz**, strălucitorul vas nou-nouț cu armamentul său compus din 8 tunuri de 380, cu artilerie secundară și cu niște punți blindate, despre care se spunea că rezistă la obuze de cel mai mare calibru!

În ziua aceea Winston Churchill, care se afla la Amiralitate, citea copia unei instrucțiuni, dată 25 ianuarie 1942, semnată de premierul britanic și adresată generalului Ismay pentru Consiliul de stat-major.

Acum știm de trei zile că Tirpitz-ul se găsește la Trondheim. Distrugerea sau numai scoaterea acestui bastiment din luptă ar constitui azi cel mai mare eveniment naval. Nici un alt obiectiv nu se poate compara cu acesta. Fără îndoială nu dispune de o protecție antiaeriană asemănătoare celei care există la Brest sau în porturile germane. Chiar dacă nu va fi decît serios lovit, îi va fi greu să se înapoieze în Germania. Merită, fără îndoială, să așteptăm luna plină pentru a întreprinde un atac nocturn, dar raidurile pe clar de lună nu se pot compara, totuși, cu cele desfășurate în plină zi. Situația navală în întreaga lume va fi modificată, iar dominația Pacificului va fi recucerită.

Trebuie să existe o coordonare perfectă între aviația de bombardament, forțele aeriene ale marinei militare și cele de pe portavioane. Trebuie elaborat un plan în vederea unui atac convergent — declanșat în zori sau în amurg — al unor avioane-torpiloare de pe portavioane și al unor bombardiere grele. Întreaga strategie a războiului gravitează în momentul de față în jurul cuirasatului care imobilizează patru mari nave de luptă britanice, fără să mai vorbim de cele două noi cuirasate americane care sînt menținute în Atlantic. Consider problema aceasta ca fiind de cea mai sîrșingentă urgență și de cea mai mare importanță...

LÉONCE
PEILLARD

**SCUFUNDATI
CUIRASATUL
TIRPITZ!**

22 SEPTEMBRIE 1943

EDITURA POLITICA

B U C U R E Ş T I - 1 9 7 4

Cuvînt înainte
de viceamiral **SANDU GHEORGHE**

Traducere din limba franceză
de **SERGIU STANCIU**

LÉONCE PEILLARD • COULEZ LE TIRPITZ!

Robert Laffont, Paris, 1965

Coperta: FLORIN IONESCU

CUVÎNT ÎNAINTE

TIRPITZ? Ce a reprezentat această navă purtînd numele unui amiral german, ce rol și destin a avut acest cuirasat pentru a merita să i se consacre cartea de față?

Vom încerca să răspundem la aceste întrebări evocînd evenimente dintr-o epocă dramatică și zbuciumată.

★

★ ★

După instaurarea regimului hitlerist la 30 ianuarie 1933, Germania fascistă și revanșardă se pregătea să redeschidă cu arme noi, la o scară mult mai mare și agitînd lozinci tot mai odioase, lupta pentru reîmpărțirea lumii. Hitlerismul a creat în Germania un regim profund antidemocratic, a transformat statul german într-o puternică mașină de război care a atentat la libertatea și independența popoarelor, declanșînd un masacru cumplit.

Drumul dintre Tratatul de la Versailles din 1919 și renașterea oficială a militarismului german în 1935 (constituirea aviației militare, crearea Wehrmachtului și acordul naval anglo-german) este jalonat, pe de o parte, de acte unilaterale ale Germaniei de denunțare sau încălcare a unor tratate și acorduri menite să-i limiteze puterea militară, iar pe de altă

parte de acte de expectativă binevoitoare sau chiar de încurajare ale puterilor occidentale, care sperau să propulseze elanul revanșard al militarismului hitlerist împotriva „bolșevismului sovietic“.

Evenimentele următorului deceniu, începute cu promulgarea legilor rasiale de la Nürnberg (15 septembrie 1935) și terminarea, tot la Nürnberg (noiembrie 1945), cu procesul principalilor criminali de război naziști, aveau să demonstreze, cu prețul unor imense sacrificii pentru omenire, că atât imperialismul agresiv nazist cit și cei care l-au încurajat s-au înșelat amarnic, neținând cont de năzuința de libertate și dreptate socială a popoarelor.

Anul 1936 se prezenta sub semnul unor serioase incertitudini pentru o mare parte a omenirii. E adevărat că, la 15 februarie, se încheiase o convenție comercială între U.R.S.S. și România, dar, pe de altă parte, Germania încălca la 7 martie convenția de la Locarno prin introducerea de trupe în zona renană; la 18 iulie se producea rebeliunea fascistă din Spania și începea războiul revoluționar al poporului spaniol împotriva rebelilor și a intervenției germano-italiene; în sfârșit, la 25 noiembrie se încheia „pactul anticomintern“ între Germania și Japonia.

În același an 1936, pe calele șantierului naval german din Wilhelmshaven se instalau primele elemente constructive a două nave „gemene“, întrucât erau proiectate a fi de același tip, cu caracteristici identice. Numai puțini oameni știau, la acea dată, numele pe care le vor purta cele două nave, ce forță considerabilă aveau să reprezinte. Dar nimeni nu cunoștea care va fi destinul lor, cu același final, dar derulat într-un mod atât de diferit.

La sfârșitul anului 1938, marele-amiral Karl Raeder, comandantul marinei de război germane, îi prezenta lui Hitler două planuri strategice pentru războiul pe mare, în Atlantic:

— În ipoteza unui război iminent, toate resursele navale germane să fie dezvoltate și dirijate spre un „război de cursă“ (în principal cu submarine și prin acțiuni de minare);

— Planul „Z“ (în ipoteza că nu vor fi declanșate ostilități în următorii zece ani) prevedea crearea unei puternice flote de nave de suprafață, superioară celei engleze, pentru a realiza dominația maritimă.

La acea dată Hitler a optat pentru Planul „Z“*.

* Ulterior, el își va schimba fundamental această decizie.

Planul „Z” avea la bază teoriile militare asupra războiului pe mare elaborate și dezvoltate în marile flote capitaliste, în perioada dintre cele două războaie mondiale. Aceste teorii susțineau, în esență, că misiunea principală a flotei constă în „distrugerea forțelor navale inamice pe mare, în cadrul unei bătălii hotărâtoare, rolul decisiv în această acțiune revenind navelor de linie — principala putere de lovire”. Aceleași teorii preconizau pentru aviație și submarine numai misiuni auxiliare, de asigurare, în războiul pe mare.

Unul dintre ideologii militari ai acelei perioade (Kraswell) afirma categoric: „Acea flotă ale cărei forțe de linie pot să-și mențină superioritatea asupra flotei de linie a inamicului se află pe drumul cel adevărat pentru a putea controla toate activitățile pe mare”.

În conformitate cu aceeași teorie, la 19 iulie 1940, Congresul S.U.A. aprobă Legea cu privire la cele două oceane, cu următoarele probleme de principiu:

- construirea a două flote de linie puternice;
- realizarea superiorității în Pacific asupra Japoniei*.

Aproape pe aceeași linie se înscria și concepția lui Raeder (confirmată prin planurile și acțiunile sale din preajma și de la începutul celui de-al doilea război mondial): „Crearea unor grupări de nave de suprafață, cu nucleul format din nave de linie, care să execute misiuni de distrugere a detașamentelor de acoperire și escortă a convoaielor engleze și chiar să participe la nimicirea acestor convoaie”.

Experiența bătăliilor navale din cel de-al doilea război mondial a demonstrat falsitatea acestor teorii.

În marile flote ale statelor capitaliste (mai ales ale S.U.A., Japoniei și Angliei) a crescut rolul portavioanelor, în detrimentul navelor de linie. Acestea din urmă vor primi spre sfârșitul războiului mai mult misiuni de asigurare a portavioanelor și a convoaielor. S-au desfășurat numeroase operații antisubmarine în care navele de linie erau ineficiente. Teoriile antebelice nu au prevăzut crearea și introducerea în înzestrarea flotelor a unor noi mijloace tehnice și de luptă — în primul rând a radiolocației. Se preconiza că luptele pe mare se vor desfășura numai ziua — ca în primul război mondial. Datorită mai ales radiolocației, din cele circa 40 de bătălii

* Pe de altă parte, Japonia se pregătea pentru războiul din Pacific pe o cale puțin diferită: fără a neglija navele de linie, Japonia și-a concentrat eforturile și spre construcția unei puternice flote de portavioane — cu misiuni de lovire, nu de asigurare.

navale de mai mare amploare din al doilea război mondial, 18 bătălii navale (45%) s-au executat pe timp de noapte.



Pe măsură ce desfășurarea evenimentelor politice prevestea declanșarea apropiată a conflictului, planul strategic german „Z” se dezvolta, se completa și se preciza. Comandamentul german a stabilit ca misiune principală a flotei sale în Atlantic (respectiv Marea Nordului) interzicerea sau îngreunarea la maximum a comunicațiilor oceanice engleze, cu scopul de a sugruma economia Angliei și a o determina astfel să slăbească presiunile asupra Germaniei.

S-a hotărât rezolvarea acestei misiuni prin reeditarea „războiului de cursă” (desfășurat și în primul război mondial), la care urmau să participe atât submarine, cât și navele mari de suprafață.

Strategia engleză a războiului pe mare era opusă celei germane. Ea prevedea, în principiu, blocarea porturilor germane din Marea Nordului și împiedicarea pătrunderii în Atlantic a navelor mari germane, folosind în acest scop Flota metropolitană (Home Fleet), cu baza principală la Scapa Flow.

Scopurile generale urmărite prin acest plan constau în asigurarea transportării celor aproximativ 40 000 000 de tone de mărfuri și materii prime ce trebuiau să sosească anual, pe calea mării, în Anglia.

Hotărîrea lui Hitler privind adoptarea Planului „Z” a pus într-o situație grea marina germană și pe comandantul ei. Cu cele mai intense eforturi care s-ar fi depus cu începere din 1939, nu era posibil să se creeze o flotă puternică de suprafață decît pînă în 1945. Erau realizabile pentru prima perioadă numai nave intermediare, mijlocii. De aceea începutul se face cu nave obișnuite, din clasele cele mai frecvent utilizate (crucișătoare ușoare, distrugătoare, submarine ș.a.). În paralel însă se continuă și construcțiile de nave mari (cuiasate sau nave de linie și crucișătoare grele), începute din 1936.

La declanșarea războiului, flota germană avea următoarea compunere: 2 crucișătoare grele (*Scharnhorst*; *Gneisenau*); 3 crucișătoare grele, de alt tip, de construcție mai recentă (*Hipper*, *Prinz Eugen*, *Blücher*); 2 cuiasate (sau nave de linie), aproape terminate (*Bismarck*, *Tirpitz*); 3 crucișătoare ușoare, sau „cuiasate de buzunar” (*Deutschland*, *Admiral Scheer*, *Admiral Graf von Spee*); alte 6 crucișătoare ușoare, de

alt tip; 26 de nave comerciale, transformate în crucişătoare auxiliare; un număr apreciabil de alte clase de nave mijlocii şi mici.

Flota de submarine, comandată de amiralul Karl Dönitz, dispunea de 57 de unităţi.

Cu înaginea flotei germane în minte, Raeder va scrie cu amărăciune la 3 septembrie 1939: „Forţele noastre de suprafaţă sînt atît de inferioare forţelor britanice corespunzătoare, încît, chiar operînd în bloc, ele nu pot decît să arate cum se moare cu onoare, pentru a pune bazele unei viitoare reînvieri“.

De la începerea construcţiei celor două mari nave germane la Wilhelmshaven, au trecut trei ani de gestaţie.

Prima navă, lansată la începutul anului 1939, a primit numele „cancelarului de fier“ — *Bismarck*.

După numai cîteva luni (la 1 aprilie 1939), lui *Bismarck* i-a urmat „fratele său geamăn“, care avea să poarte numele marelui amiral Tirpitz, considerat, pe bună dreptate, creatorul flotei germane în primul război mondial. La ceremonia lansării a participat Adolf Hitler.

Tirpitz este considerat, la timpul respectiv, „gigantul mării“, cea mai mare şi mai puternică navă de luptă din emisfera vestică a globului terestru (înglobînd Europa occidentală, Atlanticul, S.U.A. şi jumătatea de est a Pacificului)*.

Cîteva caracteristici principale ale navei ne vor edifica pe deplin.

Deplasamentul total (cu încărcătura completă) — 56 000 de tone. Armamentul principal: 8 tunuri, calibru 380 mm; această puternică artilerie (blindată în patru turele, a două piese) era însoţită de 12 tunuri de 150 mm, 16 tunuri de 105 mm, 16 tunuri de 37 mm şi încă 80 de tunuri de calibru mic (20 mm) cu tragere rapidă. Un adevărat „arici de foc“! Nava avea o cuirasă foarte puternică (pînă la 380 mm în zonele vitale ale navei) şi un foarte bun compartimentaj. A fost concepută ca o „artilerie plutitoare — imposibil de scufundat“.

*
* *
*

În toamna anului 1938, înapoiindu-se de la Conferinţa de la München, Neville Chamberlain, primul ministru britanic,

* Numai japonezii îl depăseau cu cele două uriaşe nave de linie *Yamato* şi *Musashi* avînd un deplasament de 72 000 de tone. Ambele au fost scufundate de americani în timpul războiului din Pacific.

declara: „Pentru generația noastră, aceasta reprezintă pacea!“ După numai un an, la 1 septembrie 1939, ora 04,45, prin invadarea Poloniei de către Germania fascistă, începea cel mai crincen, cel mai distrugător război din istoria omenirii.

Evenimentele imediat următoare sînt, în general, cunoscute: „războiul fulger“ împotriva Poloniei, care a fost cîntărită în cîteva săptămîni; declanșarea stării de război în Anglia și Franța, pe de o parte, și Germania, pe de altă parte; „războiul ciudat“ din iarna 1939—1940, cu toate caracteristicile și consecințele sale.

Dar în timp ce în vestul Europei trupele de uscat ale statelor devenite beligerante stăteau în expectativă de-a lungul liniilor fortificate „Maginot-Siegfried“, pe întinsul Oceanului Atlantic războiul începea efectiv.

Chiar în ziua cînd Anglia a declarat război Germaniei (3 septembrie 1939), cargoul britanic *Athenia* a fost torpilat și scufundat de submarinul german *U—30*. Războiul din Atlantic se poate considera declanșat.

După puțin timp (mijlocul lunii septembrie) *Deutschland* scufundă două cargouri engleze și capturează cargoul american * *City of Fleet* (acțiune care a provocat în S.U.A. o reacție puternică împotriva Germaniei).

Pînă la sfîrșitul anului 1939 mai sînt de semnalat două acțiuni de luptă mai importante pe acest teatru:

— La 14 octombrie submarinul german *U—47* pătrunde în puternică apărată bază engleză Scapa Flow și scufundă cuirasatul *Royal Oak*.

— La mijlocul lunii decembrie are loc bătălia de la Rio de La Plata, în care crucișătorul greu *Exeter* și crucișătoarele ușoare *Ajax* și *Achilles* (toate trei engleze) angajează lupta cu „cuirasatul de buzunar“ *Graf von Spee*. De o parte și de alta, navele suferă avarii. *Graf von Spee* se refugiază la Montevideo, unde nu i se permite însă decît o staționare de 72 de ore. Acest timp fiind insuficient pentru reparații, iar munițiile pe terminate, nava este evacuată de echipaj, apoi aruncată în aer la ieșirea din estuar.

Anul 1939 (primele patru luni de război în Atlantic) se încheie cu cel puțin cîte o concluzie importantă pentru fiecare din beligeranți:

* Încă înainte de începerea războiului, comandamentul german deplasase în Atlantic 21 de submarine și 2 „cuirsate de buzunar“ (*Graf von Spee* și *Deutschland*).

— englezii, după scufundarea *Atheniei*, își dau seama de marele pericol pe care îl prezintă navele germane pentru cargourile izolate și își îndreaptă atenția spre executarea transporturilor maritime prin sistemul convoaielor;

— germanii, pe de altă parte, după pierderea lui *Graf Spee*, nu au mai folosit timp de mai multe luni nave mari de suprafață ca „nave corsar“.

Anul 1940 se caracterizează prin acțiuni de luptă desfășurate mai ales pe uscat și în aer, în apusul Europei. Au loc evenimente importante, dealtfel cunoscute, asupra cărora nu mai insistăm: invadarea Danemarcei și a Norvegiei de către Germania („Operația Weserübung“); debarcările aliaților în Norvegia și apoi evacuarea acestei țări de către aliați*; invadarea de către Germania a Olandei, Belgiei și Franței; „Bătălia Angliei“ și proiectul de invadare a Angliei („Operația Seelöwe“) — acestea din urmă cu consecințe negative pentru germani.

Până în octombrie 1940, majoritatea flotei germane a fost angajată în aceste operații terestre executate de Germania în Europa occidentală. Submarinele germane continuau însă atacarea transporturilor maritime engleze, cu rezultate destul de însemnate. În cursul anului 1940, media lunară a pierderilor în nave comerciale suferite de englezi în urma atacurilor submarinelor germane a fost de 340 000 de tone, și pierderile aveau să fie și mai mari în anii 1941—1942, după care aceste atacuri încep să scadă în eficacitate.

În urma înfringerii Franței (iunie 1940), Germania intră în stăpânirea unor baze maritime importante în Canalul Mincii și Atlantic.

Plecând de la aceste baze (în special Brest), navele mari de suprafață germane aveau condiții mai favorabile de atac asupra cargourilor care aprovizionau Anglia.

În octombrie 1940, „cuiarasatul de buzunar“ *Admiral Scheer* și crucișătorul greu *Hipper* continuă atacurile în Atlantic. Ele sînt înlocuite în februarie 1941 prin crucișătoarele grele *Scharnhorst* și *Gneisenau*. Cu toate acestea, rezultatele obținute de „navele corsar“ nu au fost la nivelul așteptărilor. De la începutul războiului și pînă în iunie 1941, acestea au reușit să scufunde numai 700 000 de tone nave comerciale

* Cu o consecință politică importantă: căderea guvernului englez. La 10 mai 1940 W. Churchill îl înlocuiește pe N. Chamberlain în funcția de prim-ministru al Angliei.

engleze. În primăvara anului 1941, *Hipper* și *Admiral Scheer* sînt readuse în Germania, iar *Scharnhorst* și *Gneisenau* staționează la Brest.

Tot la începutul anului 1941, *Tirpitz* intră în compunerea marinei germane (25 februarie), în timp ce *Bismarck* își termină probele de recepție (martie) și execută în Marea Baltică antrenamente împreună cu *Prinz Eugen*.

În aceeași perioadă, marele-amiral Raeder concepe o operație navală ambițioasă („Operația Rheinübung”). Planul operației prevede trimiteră în Atlantic a lui *Bismarck* și *Prinz Eugen*, care, raliind pe *Scharnhorst* și *Gneisenau* (staționate la Brest), urmau să constituie o puternică forță navală. Se preconiza ca prin acțiunile acestei grupări operative, sprijinite de atacurile submarinelor, să se paralizaze transporturile maritime care alimentau economia Angliei. Operația urma să fie asigurată de cinci tancuri petroliere și două nave de transport (destinate aprovizionării cu combustibil și materiale de tot felul a marilor nave de luptă), precum și prin cîteva nave comerciale camuflate în nave neutre, cu misiuni de cercetare. Pentru a feri cele două nave germane de atacurile aviației engleze, s-a prevăzut deplasarea lor în două etape: într-o primă etapă, deplasarea la Bergen (Norvegia), iar de aici — după apariția unor condiții favorabile — pătrunderea navelor în Atlantic prin Strîmtorea Danemaricii.

Comandantul operației a fost numit viceamiralul Lutjens, ambarcat pe *Bismarck*.

Plecate din Gdynia la 18 mai, *Bismarck* și *Prinz Eugen* sosesc la Bergen în seara de 21 mai. A doua zi, cele două nave pleacă din Bergen spre nord.

Deplasarea navelor germane a fost detectată de aviația engleză în apropiere de Bergen și — după stabilirea intențiilor acestora — toate navele engleze din Scapa Flow sînt puse în stare de alarmă (gata de plecare în două ore). În afară de aceasta, amiralul sir John Tovey (comandantul Flotei metropolitane) ia măsuri de mobilizare și concentrare a majorității principalelor forțe engleze disponibile în Atlantic. Pentru a împiedica pătrunderea în Atlantic a celor două nave germane au fost destinate să participe, în total, următoarele forțe engleze: 5 nave de linie, 3 crucișătoare grele, 2 portavioane, 14 crucișătoare, 22 distrugătoare.

Menționăm, pe scurt, principalele momente ale acestei operații, pe larg descrisă în lucrările referitoare la „războiul pe mare”:

— dimineața de 23 mai — primul contact între crucișătorul englez *Suffolk* și navele germane în Strîmtorea Dane-marcii; începe urmărirea acestora;

— la 25 mai, ora 05,35, nava de linie engleză *Hood* (comandant amiral Holland) ia contact cu navele germane și în curînd începe lupta de artilerie; unul din primele proiectile trase de *Bismarck* lovește pe *Hood* în magazia de muniții la ora 06,00; nava de linie engleză explodează, este pur și simplu pulverizată; majoritatea echipajului dispare;

— 25—26 mai — se continuă urmărirea navelor germane și concentrarea principalelor forțe engleze din Atlantic; *Prinz Eugen*, avariat, se desparte de *Bismarck* și, după 10 zile, va intra la Brest; pierderea contactului dintre navele engleze și *Bismarck*;

— 26 mai, ora 10,30 — un avion „Catalina” semnalează pe *Bismarck* la 750 de mile marine de Brest; se execută un atac cu aviația torpiloare; o torpilă lovește pupa lui *Bismarck*, blocîndu-i cîrmele; din acest moment, conducerea navei devine foarte dificilă;

— la 27 mai, în raionul luptei sosesc navele engleze mari; navele de linie *Rodney* și *King George V* încep să schimbe primele salve de artilerie cu *Bismarck* la ora 08,47; deși grav avariata, nava germană continuă să tragă bine; apoi, după lovirea postului de comandă a artileriei principale, precizia focului lui *Bismarck* scade simțitor; în curînd nava devine aproape o epavă;

— la ora 10,30, crucișătorul *Dorsetshire* lansează trei torpile, din care una lovește cuirasatul german; *Bismarck* se clatină, comandantul ordonă deschiderea valvulelor de fund pentru a se grăbi scufundarea și — la ora 10,40 — nava dispare de la suprafața apei și dispare, de asemenea, majoritatea echipajului (aproximativ 2 300 de oameni).

Episodul *Bismarck-Hood* merită să fie subliniat și pentru consecințele pe care le-a avut asupra desfășurării ulterioare a războiului din Atlantic. Diferența de numai cîteva luni în construcția celor două nave germane a făcut ca întrebuintarea lor în luptă să fie mult deosebită datorită rapidității cu care realitățile războiului au obligat conducătorii militari să modifice concepțiile de folosire a forțelor. După pierderea lui *Bismarck*, comandamentul german renunță la folosirea navelor mari de luptă pentru atacul convoaielor care veneau spre Anglia.

Navele mari de luptă germane (*Scharnhorst*, *Gneisenau* și *Prinz Eugen*) care își terminaseră reparațiile la Brest au fost aduse în Germania, printr-o surprinzătoare acțiune de forțare a Canalului Minecii, sfidind întreaga aviație de lovire din metropola engleză.

Dar același episod a mai avut și alte consecințe, de altă natură. Hitler începe să-și piardă din considerația pe care o avea anterior pentru Raeder, precum și din încrederea inițială în navele mari de luptă, purtătoare de artilerie. „Războiul de cursă“ din Atlantic rămăsese în seama submarinelor amiralului Dönitz care începe să facă primii pași spre comanda Kriegsmarinei.



După terminarea antrenamentelor din anul 1941 în Marea Baltică și efectuarea ultimelor revizii, cuirasatul *Tirpitz* pleacă în seara zilei de 12 ianuarie 1942 din Kiel, iar la 16 ianuarie sosește în Norvegia, unde se adăpostește cit mai bine în fundul ramificației Aasenfjord a fiordului Trondheim. Comandant al navei era — de la 25 februarie 1941 — căpitan de rangul 1 Karl Topp.

Marele-amiral Raeder, care a propus și obținut aprobarea trimiterii cuirasatului *Tirpitz* în Norvegia, a adus trei argumente importante în sprijinul acestei redislocări.

În primul rînd, fiordul Trondheim era situat la jumătatea distanței dintre Skagerrak (sudul Norvegiei) și Narvik (orașul cel mai nordic); de aici *Tirpitz* putea apăra coasta de nord a Norvegiei împotriva atacurilor dinspre Arctica.

În al doilea rînd, *Tirpitz* avea rolul de „amenințare potențială“, immobilizînd importante forțe anglo-americane la Scapa Flow și în Atlantic și împiedicînd astfel trimiterea lor pe alte teatre de război (Pacific, Mediterana).

În sfîrșit, din această poziție *Tirpitz* avea condiții favorabile de atac împotriva convoaielor care se deplasau pe căile maritime de nord din S.U.A. spre U.R.S.S.

Dar englezii, în frunte cu bătrînul, dar încă vigurosul lor premier (fost prim-lord al Amiralității), vegheau. Amărăciunea pricinuită de sfîrșitul lui *Hood* nu dispăruse încă. Era vie și amintirea lui *Bismarck*, care-l scufundase. Dar cea mai mare îngrijorare o provocau existența lui *Tirpitz* și surprizele pe care acesta le-ar fi putut produce flotei engleze și convoa-

ielor din Atlantic. Se bănuiau (sau poate chiar se cunoșteau) planurile comandamentului german în legătură cu *Tirpitz*.

La 18 ianuarie 1942, în Downing Street 10, Londra (reședința oficială a prim-ministrului britanic), Winston Churchill elaborează decizia-sentință: „SCUFUNDAȚI CUIRASATUL *TIRPITZ*“!

La 23 ianuarie, după ce elementele de cercetare engleză descoperă prezența lui *Tirpitz* la Trondheim, Churchill detașiază planul de scoatere din luptă a cuirasatului german, pe diferite variante. Astfel, dacă *Tirpitz* reușește să iasă în Atlantic, va fi atacat cu Flota metropolitană. Dacă rămâne în fiord, va fi supus unor bombardamente continue de aviație. În paralel cu aceste bombardamente aeriene vor fi folosite împotriva lui și unele mijloace speciale de luptă ca: „torpile conduse de oameni“ (T.C.O.) și „submarine pitice“ (sau „de buzunar“)*.

De la această dată, majoritatea forțelor disponibile (Flota metropolitană, aviația de pe aerodromuri, serviciile secrete) își vor uni eforturile pentru a distruge cel mai mare și mai puternic cuirasat al inamicului.

În perioada de la 28 ianuarie 1942 la 12 noiembrie 1944 (data scufundării lui *Tirpitz*) au fost executate 16 atacuri aeriene asupra „gigantului“. Din toate acestea, numai la trei atacuri au fost obținute lovituri în țintă și numai după 3 aprilie 1944, când *Tirpitz* nu se mai găsea în fiordul Trondheim, ci în fiordul Alta.

Nava germană ieșea rar și cu prudență în mare, iar în fundul fiordului era atît de bine protejată (prin condiții naturale și forțe și mijloace militare de apărare), încît era pur și simplu imposibil de lovit din aer și dinspre mare cu forțele obișnuite de luptă.

Atunci a fost necesar să se pregătească și să se declanșeze mijloacele speciale de luptă:

O primă acțiune, denumită „Operația Title“, a fost concepută să se execute cu torpile conduse de oameni. „Operația Title“ (31 octombrie 1942), a cărei pregătire și execuție sînt pe larg descrise în carte, eșuează din cauza unui accident stupid, provocat de o furtună. Cele două T.C.O. au fost pierdute înainte de folosirea lor efectivă.

* Se trăgeau concluziile necesare din experiența dureroasă încercată de englezi la 21 decembrie 1941, cînd, în Alexandria (foarte puternic apărată), au reușit să pătrundă trei T.C.O. italiene, care au scos din luptă pentru mai mult timp navele de linie *Queen Elizabeth* și *Valiant*.

În această perioadă s-au mai petrecut pe coastele Norvegiei câteva evenimente demne de remarcă.

La 22 februarie sosese la Trondheim navele *Admiral Scheer* și *Prinz Eugen* pentru a întâri pe *Tirpitz* în acțiunile de luptă proiectate împotriva convoaielor din nord.

La 3 martie *Tirpitz* părăsește fiordul în vederea atacului asupra unui convoi semnalat că va trece prin regiunea arctică. Convoiul nu este descoperit, iar la întoarcere *Tirpitz* este atacat, fără rezultat, în zona insulelor Lofoten, de 12 avioane torpiloare de pe portavionul *Victorious*. La 13 martie nava germană se înapoiază la Trondheim.

La 31 decembrie 1942 are loc atacul german asupra unui convoi mare, avînd 50 de nave de luptă în escortă. La atac participă: cuirasatul de buzunar *Lützow* (cu vechea denumire de *Deutschland*) — sosit și el între timp din Germania —, crucișătorul greu *Hipper* și 6 distrugătoare. Nici un cargou din convoi nu a fost scufundat. Englezii pierd în luptă un distrugător, germanii, de asemenea, un distrugător, iar *Hipper* este grav avariat.

La 30 ianuarie 1943 Raeder este înlocuit la conducerea marinei de către amiralul Dönitz*. Raeder rămîne „inspector general al flotei“.

Dönitz, fost comandant al submarinelor și adversar din umbră al lui Raeder (susținătorul navelor mari de suprafață), ajuns la comanda marinei, începe să privească problemele de pe un alt plan, sub alt aspect.

Una din importanțele sale hotărîri o constituie crearea unei puternice forțe de luptă în nord (*Tirpitz*, *Scharnhorst*, *Lützow*, 6 distrugătoare), sub comanda contraamiralului Kummetz, cu misiunea de atac al convoaielor în Arctica.

Pentru condiții mai bune de acțiune, *Tirpitz* este transferat mai spre nord, în fiordul Alta (paralela 70°).



La insistențele lui W. Churchill, se pregătește o nouă operație cu mijloace speciale împotriva lui *Tirpitz*. Operația denumită „Source“ urma să fie executată cu submarine pitice.

* Istoricii sînt în majoritate de acord cu concluzia că, la începutul anului 1943, „bătălia Atlanticului“ putea fi considerată cîștigată de aliați.

Și această operație este descrisă — în toate detaliile ei — în prezenta carte; de aceea nu vom vorbi prea mult despre ea. Vom spune doar că, în cadrul acțiunii respective, la care participau 6 submarine mari — oceanice — și 6 submarine pitice de tipul „X”, au ajuns la țintă numai 2 submarine pitice (echipaj 4 oameni), care și-au lansat lângă *Tirpitz* cele 4 încărcături de exploziv de câte 2 tone fiecare (22 septembrie 1945). *Tirpitz* a fost grav avariat și scos din luptă pentru cîteva luni.

În perioada aprilie-octombrie 1944 (după ce reparațiile fuseseră aproape terminate) asupra lui *Tirpitz* se mai execută numeroase atacuri aeriene (în fiordul Alta), care îi produc avarii și mai grave.

La 15 octombrie 1944, pe baza ordinului lui Dönitz, *Tirpitz* se deplasează din fiordul Alta la Tromsø, unde trebuie să aibă rolul de „fortăreață plutitoare” și unde își va găsi sfîrșitul lipsit de glorie. Dealtfel, încă de atunci, se spunea despre *Tirpitz* că „mai merge, dar nu poate alerga”; toți de pe navă știau că acest colos este condamnat definitiv.

La 12 noiembrie 1944, între orele 08,40 și 09,50, 32 de avioane de bombardament „Lancaster” atacă nava cu bombe de 6 tone. Se apreciază că 3 bombe au lovit nava, iar 2 bombe au căzut în apropierea ei. Nava începe să se incline, apoi se răstoarnă: majoritatea echipajului, închis în compartimente blindate, nu reușește să se salveze. La ora 09,55 totul se terminase.



În încheiere, considerăm nimerit să-l prezentăm cititorului și pe autorul acestei interesante lucrări.

Léonce Peillard s-a născut la Toulon, dintr-o familie de marinari. Urmînd deplasările numeroase impuse de cariera tatălui său, și-a făcut studiile în diferite porturi: Toulon, Brest, Lorient, Dunkerque. La 18 ani (1917) se angajează în marină și participă — în timpul războiului — la campaniile din Orient: Salonic, Dardanele, Marea Neagră. Revenit în Franța, în 1919, își reia studiile comerciale și de drept. De cîte ori are ocazia, L. Peillard călătorește. Parcurge Europa, cele două Americi și ajunge pînă în Hong-Kong și Japonia.

L. Peillard debutează în literatură în 1942. Romanul său „François”, este distins de Academia marinei cu „Premiul romanului maritim”. Urmează o serie de alte cărți cu teme marinărești, lucrări în legătură cu primul înconjur al lumii, printre care se distinge „Magellan”.

Dar L. Peillard devine cu adevărat renumit în 1961 prin „Cazul Laconia”. Această carte îl situează printre cei mai buni autori maritimi, prin stilul său clar, prin corectitudinea sa de istoric care se întoarce la surse, verifică, controlează cele mai mici amănunte. „Înainte de a scrie un rând — spune el — încep prin a fi detectiv și acesta este un lucru pasionant”.

Aceasta este metoda pe care autorul a aplicat-o și în prezenta lucrare dedicată lui *Tirpitz*. El s-a deplasat în repetate rânduri la Kiel, la Hamburg, la Whitehall, la Londra, la Oslo, la Portsmouth. A parcurs, de asemenea, fiordurile norvegieni în care a staționat și și-a găsit sfârșitul *Tirpitz*. A studiat documente oficiale, jurnale de bord, fotografii, filme. Serviciile secrete britanice i-au deschis câteva dosare rămase secrete până în zilele noastre. Toată această muncă ar reprezenta partea oficială, tehnică a cărții.

Peillard a căutat martori și a stat de vorbă cu mulți dintre cei care au participat la acțiunile de luptă legate de *Tirpitz*.

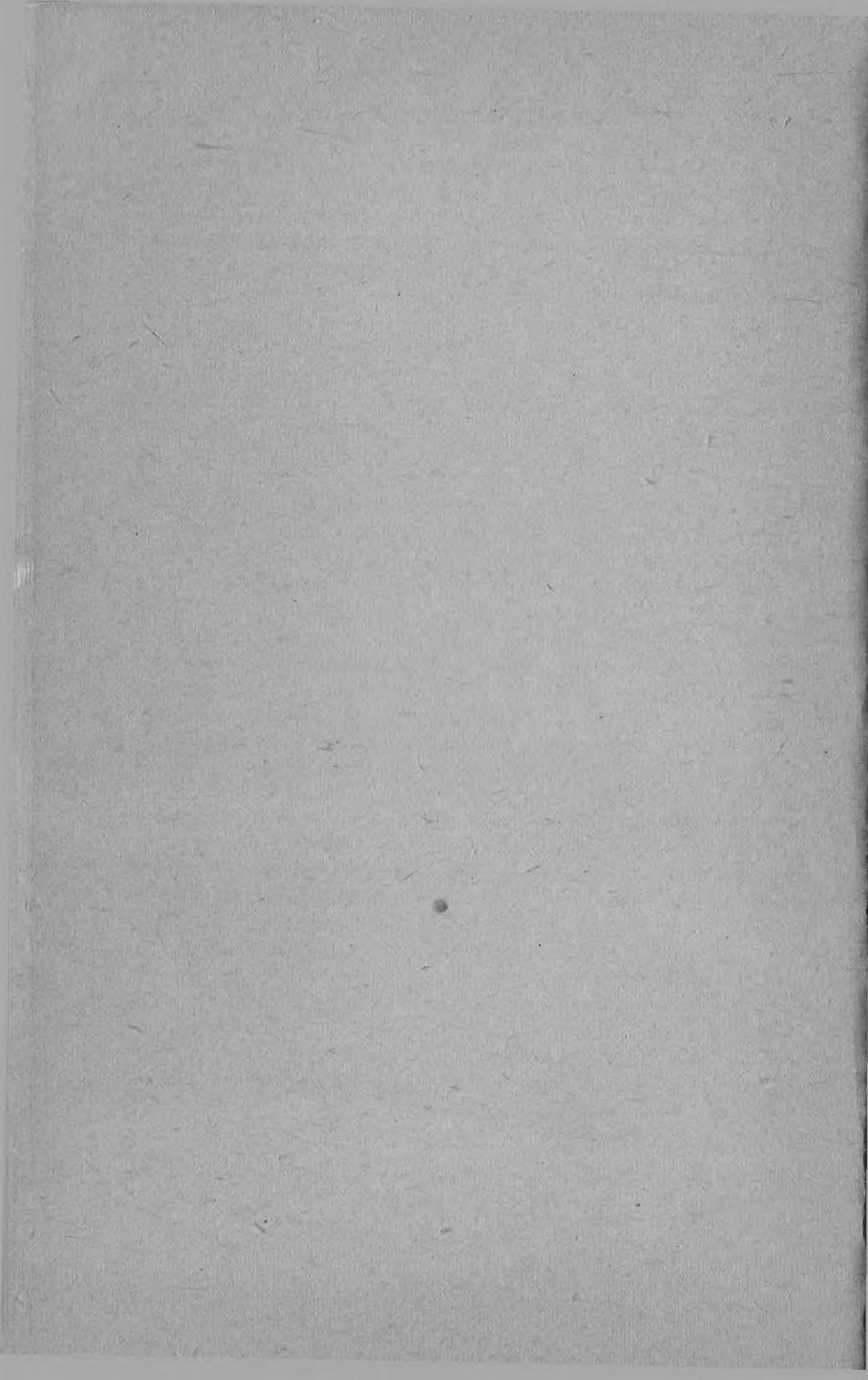
În lucrarea sa Léonce Peillard pune în lumină o pagină din lupta popoarelor împotriva brutalului regim hitlerist, bazat pe violență, arbitrar și dictat, înfățișând nu numai acțiunile forțelor navale engleze, ci și eroismul mișcării de Rezistență norvegieni, căreia îi aduce adeseori un cald omagiu. „Fără norvegieni — i-a spus lui L. Peillard un ofițer englez —, n-am fi putut face nimic”. Atitudinea plină de abnegație a rezistenților norvegieni, care le semnalează englezilor toate mișcările cuirasatului german și care iau parte la acțiunile de nimicire a lui *Tirpitz* constituie o pildă de patriotism și de înfruntare a barbariei hitleriste de către un popor mic care și-a adus contribuția la înfringerea definitivă a fascismului.

Deși uneori autorul nu sesizează resorturile sociale care determină evenimentele, sau nu le adâncește îndeajuns, iar profilul personajelor sale nu se conturează clar pe un fundal social-istoric, cartea lui Léonce Peillard exprimă mândria de a fi urmaș al acelor care, în marea conflagrație a secolului, au luptat împotriva agresiunii hitleriste, și e pătrunsă de

grijă pentru ca viitorul omenirii să fie ferit de încelestări și mai cumplite.

Nu putem încheia aceste câteva pagini introductive decât cu emoționantele cuvinte ale lui L. Peillard: „Este timpul ca asemenea lucrări, în care se îmbină istoria oficială, întemeiată pe documente, cu viața cotidiană a oamenilor, să fie scrise. Fapte de război, ele vor sluji păcii pentru că dezvăluie zădărnicia acestor lupte“.

Viceamiral SANDU GHEORGHE



PREFATĂ

Întîi m-am trezit în fața unei lumi populate cu necunoscuți: marinari și aviatori englezi, germani, patrioți norvegieni, considerați de britanici „agenți secreți”, iar de germani „spi-oni”, soții și văduve ale eroilor. Fiecare reacționa potrivit temperamentului său și rasei sale. Pe englezi i-am găsit răspîn-diți prin toate colțurile lumii; germanii, cu spiritul lor de grup, reușiți în asociație, continuau editarea ziarului care apărea la bordul *Tirpitz*-ului, „Der Scheinwerfer” („Farul”); norvegienii din *Underground*¹ uitaseră de Rezistența lor și de jertfele ei. Evenimentele acestea s-au petrecut în urmă cu douăzeci de ani, iar azi mulți dintre participanți nu mai sînt în viață. Este timpul ca asemenea lucrări, în care se îmbină istoria oficială, întemeiată pe documente, cu viața cotidiană a oamenilor, să fie scrise.

Fapte de război, ele vor sluji păcii pentru că dezvăluie zădărnicia acestor lupte. Mă gîndesc la 1 aprilie 1939, cînd la Wilhelmshaven a fost lansat *Tirpitz*-ul, cel mai mare cuirasat al Europei. Hitler a rostit atunci unul din discursurile sale războinice cu care știa să inflăcăreze mulțimile. Numele cui-

¹ Denumire dată în limba engleză mișcărilor ilegale antihitleriste.
— *Nota trad.*

rasatului, *Tirpitz* — un omagiu adus creatorului flotei germane care a luptat, nu fără succes, din 1914 până în 1918 —, era scris cu litere gotice pe coca navei, pavoazăta cu culorile naziste. Nașa lui a fost doamna von Hassel, fiica marelui-amiral von Tirpitz și soția ambasadorului german la Roma².

Ce a mai rămas din acest cuirasaș uriaș, din tunurile sale care puteau nimici cele mai mari vase engleze? Nimic. Într-o noapte luminată de aurora boreală, în preajma unui pământ înghețat am văzut o grămadă de fier vechi; ceva mai departe, asemenea unor măruntaie, plasa ruginită a *Tirpitz*-ului zăcea culcată, uitată, pe un povirniș care cobora spre mare...

Pentru a aduna toate elementele lucrării de față mi-a fost necesară o tenacitate pe care îndrăznesc să o calific drept britanică. A trebuit să mă deplasez la Londra, Oslo, Hamburg, Kiel, Trondheim și Tromsø, să forțez uși, să fac să coboare scările navelor, să pătrund — la Londra — în subteranele Amiralității pentru a cerceta arhivele și jurnalele de bord. Poate chiar că, lipsit de discreție, am devenit și inoportun? Aș vrea să exprim celor care m-au ajutat mulțumirile mele și totodată scuze pentru insistența mea. Să-mi fie îngăduit să mulțumesc cu deosebire domnului Heinz Bernstein, ofițer-electrician, care s-a salvat de pe *Tirpitz*. El i-a adunat adeseori — pentru mine — la Hamburg și la Kiel pe foștii săi camarazi, care mi-au luminat fațete, rămasse până atunci obscure, ale acestei întâmplări cu multiple aspecte. Serviciul de istorie al Amiralității britanice mi-a pus la dispoziție toate documentele pe care le-am solicitat, motiv pentru care mulțumesc conducătorului său, locotenent-comandorul P.K. Kemp, și colaboratorilor săi. Datorită lucrării mele *Afacerea Laconia*, locotenent-comandorul G.B. Place — purtător al ordinului Victoria Cross —, unul din eroii „Operației Source“, m-a primit la bordul vasului pe care-l comanda pentru a-mi discuta cartea. Mi-a îngăduit să vizitez Fort Blockhouse, centrul submarinelor engleze, și îndeosebi X-24, submarinul miniaturizat, păstrat și expus ca o piesă de muzeu. Mulțumesc văduvei prietenului său Don Cameron — purtător al ordinului Victoria Cross —, care a murit la Gosport în aprilie 1961. După ce a refuzat să mă lase să arune o privire în jurnalul de bord scris de soțul ei pentru ea și pentru fiul lor, Eve — sper că îmi va permite să-i spun pe numele mic, așa cum fac prietenii ei, care alcătuiesc marea familie a echipa-

² Ambasadorul, care a participat la complotul din 20 iulie 1944, a fost executat din ordinul lui Hitler.

jelor submarinelor engleze —, înlăturînd neîncrederea, pe deplin justificată, față de un necunoscut, mi-a trimis copia jurnalului, însoțind-o de aceste cuvinte: „Dacă Don v-ar fi cunoscut, fără îndoială că v-ar fi acordat tot ajutorul“.

Să îndrăznesc oare, pentru a termina, să exprim mulțumirile mele norvegianului Leif Larsen, care, după ce a devenit erou național, s-a retras într-una din miile de insule înșirate de-a lungul coastei? Proprietarul vasului *Arthur* n-a răspuns la nici una din scrisorile mele! Am străbătut fiorduri, insule, m-am rătăcit în acest labirint de apă și piatră pentru a mă afla în cele din urmă în fața unui crescător de păstrăvi, care trăia solitar și ignorat. Cu Leif Larsen dacă am schimbat cîteva vorbe despre *Tirpitz*, dar am învățat cum se cresc păstrăvii într-un lac cu apă de mare, i-am privit ochii albaștri, trăsăturile feței istovite, frămîntate și adînc brăzdate și în zilele acelea am înțeles ce înseamnă modestia și ura împotriva războiului... „Cu atît mai bine că tinerii aceștia habar n-au cine sînt eu!“ — îmi spuse Larsen arătîndu-mi un grup îndiferent de pe cheiul micului port unde mă însoțise la plecare.

Voi aminti, de asemenea, pe colonelul Björn A. Rörholt, pe Biergen Grønn și pe Odd Sörli, care mi-au dat lămuriri în legătură cu Rezistența norvegiană.

Așa cum se întîmplă adeseori între adversari, aceștia, după ce lupta s-a încheiat și pacea a fost restabilită, își întind mîna. La 13 februarie 1960, portavionul englez *Victorious* făcea escală la Hamburg; afluența vizitatorilor germani era mare. Nu se uitase că nava fusese unul dintre inamicii cei mai înverșunați ai *Tirpitz*-ului. Spre seară, la bord a avut loc o recepție oficială. Printre invitații germani se afla și un contraamiral cu chip delicat. Brațul stîng îi lipsea. Surîzînd, trecea de la un grup la altul, prezentat de aghiotantul său. Era contraamiralul Hans Meyer, șeful apărării de la Academia navală din Blankensee, fostul comandant al cuirasatului *Tirpitz*. Pe neașteptate se trezi în fața unui ofițer de marină englez, slăbuț, scund, care se ținea foarte drept și a cărui amabilitate și umor ascundeau greu o autoritate de comandant. Era locotenent-comandorul Godfrey Place, cel care, cu douăzeci de ani în urmă, își condusesese submarinul de buzunar prin barajele fiordului Kaa, reușind, înainte de a cădea prizonier, să plaseze sub *Tirpitz* mine și să provoace explodarea lor. Cu paharul în mînă, cei doi marinari discutară îndelung despre atacul cu submarinele X. Amiralul german crezuse că

un singur submarin englez, X-6, comandat de Donald Cameron, reușise să-și îndeplinească misiunea. Godfrey Place îi deschise ochii. În incinta protejată de plase pătrunseseră două submarine X, între care și al său. Relatarea căpitanului S.W. Roskill, purtător de cuvânt oficial al marinei britanice, căruia îi datorăm numeroase precizări, a confirmat explicațiile date de Godfrey Place fostului său adversar.

Am putut deci să confrunt cele două fețe ale istoriei și, trăindu-le succesiv, să mă integrez lor. Am reușit oare să concilies cele două fețe ale acestui Ianus? Cititorul va aprecia.

„Englezii nu se descurajează niciodată și, chiar dacă se retrag și se împrăstie în neorînduială, revin întotdeauna la luptă cu o sefe de răzbunare care-i ține atîta vreme cît mai există o fărîmă de viață în ei“.

GIOVANNI MOCENIGO
Ambasador al Venetiei în Franța,
cître Doge, 8 aprilie 1588.

CAPITOLUL I DOWNING STREET 10

În acel 18 ianuarie 1942 Londra se trezi acoperită de brumă. Cerul, cenușiu, înnoat, prevestea ninsoare. După un an în care bombardamentele și dezastrele se ținuseră lanț, 1941 se termina printr-un crăciun discret, fals înveselit de cîteva petreceri.

Policemanul¹ care, singur-singurel, cu casca trasă pînă pe ochi și curelușa-i fixată pe bărbie, păzea locuința primului ministru se oprișe între cele două coloane corintice ale peristilului, sub un felinar camuflat cu o pinză albastră. Bobby² știa că bătrînul Winston, după o scurtă absență, revenise de undeva din lumea largă, dintr-una din călătoriile sale fulger, care deveniseră pentru el ceva obișnuit. Cu sentimentul confuz că veghează la salvarea imperiului, policemanul, încremenit asemenea unui soldat din *horse guard*³, în ciuda temperaturii de aproximativ zero grade, scruta strada pustie.

Winston Churchill lucra, lucra zi și noapte. În seara aceea, premierul, copleșit de griji, se întrerupsese o clipă din scris, ridicîndu-se de la masa de lucru. Asemenea comandantului

¹ Polițist. — *Nota trad.*

² Nume familiar dat polițistului englez. — *Nota trad.*

³ Regiment de cavalerie al găzii regale engleze. — *Nota trad.*

aflat pe puntea de comandă a unei nave a Maiestății Sale, făcu cîțiva pași prin vastul său birou.

Winston Churchill era îmbrăcat într-un mod bizar. Purta o salopetă impecabilă care se mula pe corpul său bondoc. Peste umerii bine legați, masivi și ușor încovoiați, treceau două bretele care se încheiau pe piept cu doi nasturi mari, negri. Îi plăceau costumele și pălăriile ieșite din comun. Era în aceeași măsură o manifestare a umorului său și nevinovata satisfacere a nevoii de a părea puțin teatral.

În ciuda obezității, pe care salopeta o scotea și mai mult în evidență, se plimba prin cameră cu un pas vioi, suplu, molfăind un trabuc. În timp ce pufăia dintr-însul, examina o hartă a Europei de nord, agățată între două biblioteci Chipendale, apoi revenea la biroul său, așeza trabucul în scrumieră și, desfăcînd ambele brațe, ca pentru a-și susține gîndurile, făcea o mică săritură, după care își relua, îngîndurat, preocupat, acel du-te-vino.

Fruntea mare, aproape fără riduri, pomeții proeminenți, striăți de vinișoare vinete, fața rotundă, roză, bărbia puternică, pătrată, dădeau premierului britanic, la șaizeci și opt de ani, o expresie de tinerețe, de vioiciune spirituală, de inteligență și, cu deosebire, de voință, de tenacitate.

După un fel de bombănit, reveni la biroul său, luă alt trabuc și îl aprinse.

Pentru el, ziua marca o certitudine: va cîștiga războiul. Așa cum avea s-o consemneze în memorii: *Nu mai eram singuri. Doi aliați puternici, Rusia și Statele Unite, se găseau de acum înaintea alături de noi, strîns legați de imperiul britanic și, deși din motive diferite, ei se angajaseră irevocabil să lupte pînă la capăt. O asemenea grupare de forțe făcea victoria certă*⁴.

Pînă atunci știrile nu erau prea bune: în afară de Cirenaica, pare-se definitiv degajată de presiunea lui Rômmel, Malaysia fusese invadată de japonezi! În cursul luptelor de ariergardă purtate pentru a încetini înaintarea niponilor spre Singapore, din patru divizii, una fusese pierdută, o alta decimată, și toate acestea pentru a cîștiga vreo patru sau șase săptămîni! Mult mai valoroasă ar fi fost o repliere spre fortăreață la momentul potrivit, dar trebuia să i se acorde încredere lui Wavell, care se afla la fața locului. Între timp se făcuse tot ce era cu putință pentru a întări apărarea orașului Singapore, acest Gibraltar al Extremului Orient.

⁴ Winston Churchill, *Mémoires sur la Deuxième Guerre mondiale, Le Tournant du destin*, vol. I, Editura Plon.

Tocmai atunci îi parveni lui Churchill informația că un convoi important, care cuprindea 50 de avioane Hurricane, un regiment de artilerie antitanc cu 50 de tunuri, două regimente, unul de artilerie grea, altul de artilerie ușoară, fiecare cu cîte 50 de tunuri, în fine al 54-lea grup tactic de infanterie britanică, adică aproximativ 9 000 de oameni, a ajuns teafăr și nevătămat la Singapore. Fortăreața va rezista.

Nava americană *Mount Vernon* transportase ea singură 4 500 de oameni; ce dezastru ar fi însemnat torpilarea ei în strimtoarea Sondelor! Pe Churchill l-a încercat acest gînd, dar el l-a alungat imediat, socotindu-l fără rost. În ajun îi scrisese un lung mesaj primului ministru al Noii Zeelande, care începea să se alarmeze de înaintarea japoneză în Pacific.

Îl informase în linii mari despre ajutorul american discutat cu Roosevelt și obținut la Washington în cursul șederii sale din săptămîna precedentă.

Situația în raporturile cu australienii era mai încordată. Premierul australian, Curtin, își și vedea continentul atacat și invadat de japonezi; discutînd, făcea observații lipsite de politețe și-și proclama în gura mare convingerea că Singapore va cădea neîntîrziat. La 11 ianuarie și-a îngăduit să scrie: „*O repetare a celor petrecute în Grecia și în Creta*“. După el Cirenaica ar fi trebuit abandonată pentru a apăra Australia!

Winston Churchill mai avea încă, pe biroul său, două pagini cu note, ciorna unei telegrame lungi pe care era gata s-o expedieze lui Curtin. Fiecare punct era tratat într-un paragraf. Nu era raportul arid al unui militar și cu atît mai puțin un text lung și încilcit. Claritatea și precizia nu prejudiciuau cu nimic stilul; lămuririle se încrucișau cu ordine, sugestii, sfaturi și reproșuri! *Vă mulțumesc pentru sinceritatea dumneavoastră. Nu-mi revine nici o răspundere pentru neglijarea mijloacelor noastre de apărare și pentru politica de conciliere care a premers acestui război. Timp de unsprezece ani am rămas în afara guvernului și n-am încetat să lansez avertismente de-a lungul celor șase ani care au precedat declanșarea ostilităților*⁵.

Nu, Churchill nu accepta un blam în legătură cu Creta și Grecia, și nici chiar cu Singapore.

⁵ Scrisoarea aceasta a fost expediată la 19.1.1942. Textul ei, ca și al celor care vor urma, a fost extras din W. Churchill. *Mémoires sur la Deuxième Guerre mondiale*, vol. IV, Editura Plon. *Controller of Her Majesty's Stationery Office* a binevoit să ne autorizeze a le reproduce.

La al cincilea paragraf, Winston Churchill scrisese doar numele a două vase: *Prince of Wales*, *Repulse*. Cele două bastimente fuseseră scufundate în mai puțin de o oră de către avioane japoneze, în apropierea capului Kuan-tan, în timp ce se îndreptau spre apele australiene, tocmai pentru a le apăra.

La al șaselea paragraf, încă trei nume ale unor nave aparținând Majestății Sale: *Barham*, *Queen Elizabeth*, *Valiant*. Prima, scufundată la 25 noiembrie în răsăritul Mediteranei, celelalte două avariate sub linia de plutire de către o „torpilă umană” fuseseră scoase din funcțiune, una pentru trei luni, cealaltă pentru șase. Isprava se petrecuse în noaptea de 19 decembrie în rada portului Alexandria, iar autorii ei fuseseră ofițeri ai marinei italiene!

Winston Churchill se întoarce la hartă. Privirea îi cade pe Schleswig-Holstein, mai exact pe portul Kiel, bine adăpostit în Baltica. După ultimele recunoașteri, acolo era locul unde se afla *Tirpitz*-ul. *Tirpitz*, cel mai mare cuirasaț care naviga în apele europene⁶. *Tirpitz*, strălucitorul vas nou-nouț cu armamentul său compus din 8 tunuri de 380, cu artilerie secundară și cu niște punți blindate, despre care se spunea că rezistă la obuze de cel mai mare calibrul! Ce avea de gând marele-amiral Raeder și, mai ales, führerul său, Hitler? Îl vor trimite în Norvegia, pentru a încerca să intercepteze convoaiele care merg spre Uniunea Sovietică și să împiedice orice debarcare a englezilor, sau îi vor da ca misiune un raid în Atlantic, trecându-l pe la nordul Islandei, prin strimtoarea Danemarcei, așa cum făcuseră cu *Bismarck* și cu *Prinz Eugen*? Într-adevăr, cuirasațului *Bismarck* i se venise de hae, dar pentru a-l scufunda nu trebuise oare ca Tovey să-l urmărească cu tot Home Fleet-ul⁷; ca, pierzându-l, Coastal Command⁸ să întreprindă cercetări în toate direcțiile pentru a-l regăsi; ca *Victorious* să-și trimită la atac avioanele, iar *Ark Royal*, adus de la Gibraltar, să-și ridice în aer *Swordfish*-urile? Nu putea să se laude cu victoria aceasta, întunecată și de pierderea navei *Hood*. Și iată că *Tirpitz*-ul, frate cu *Bismarck*, intră în arenă, imobilizând la Scapa Flow⁹ cele mai mari bastimente ale Home Fleet-ului!

⁶ Japonezii aveau pe *Yamato* și *Musashi* (72 800 de tone). Primul a fost scufundat în octombrie 1944 în golful Leyte, al doilea la Okinawa în aprilie 1945.

⁷ Flota metropolitană. — *Nota trad.*

⁸ Comandamentul apărării litoralului. — *Nota trad.*

⁹ Bază principală a Flotei metropolitane. — *Nota trad.*

Așa cum știa oricine, premierului englez nu-i plăcea, el nu putea suporta gândul să existe o navă de linie mai puternică decât cele mai puternice vase de luptă ale Majestății Sale! Oare *Tirpitz*-ul se mai afla la Kiel, așa cum semnalaseră ultimele fotografii ale A.C.I.U.¹⁰? Winston Churchill știa acum că, pregătirile fiind terminate, marele cuirasat dușman era gata să iasă în larg. Își părăsise *Tirpitz*-ul birlogul avîntîndu-se în Marea Nordului? În acest caz, Home Fleet-ul va avea grijă să-i facă de petrecanie. Hitler îl va trimite mai curînd într-un fiord norvegian și acolo, în spatele unei perdele de insule și insulițe, protejat de un păienjenis de șenale imposibil de parcurs de către o navă de suprafață sau chiar de un submarin, la adăpostul plaselor de apărare împotriva torpilelor, marele cuirasat german va deveni o permanentă și teribilă amenințare!

Queen Elizabeth și *Valiant* au fost atacate și avariate în rada portului Alexandria de către oamenii-torpilă italieni, transportați probabil de un submarin! Ideea nu era originală, un anume colonel Jefferies¹¹, împreună cu ofițeri din Royal Navy¹², încercau încă din 1940 să pună la punct un submarin de buzunar prevăzut cu un sas care trebuia să permită oamenilor-broască să părăsească vasul, să fixeze mine sub chila unei nave inamice ancorate într-un port și să revină sau să fie luați prizonieri, așa cum s-a întîmplat cu italienii.

Înapoiîndu-se la biroul său, Churchill scrisese:
Londra 18 ianuarie 1942

Primul ministru către generalul Ismay pentru consiliul șefilor de stat-major: Veți binevoi să mă informați despre ceea ce s-a întreprins pentru a imita isprăvile italienilor din portul Alexandria și toate celelalte procedee analoge. La începutul ostilităților, colonelul Jefferies a avut, în legătură cu această temă, o serie de idei excelente, care au fost prea puțin încurajate. Există vreun motiv ca să rămînem în urma italienilor în folosirea realizărilor științei pentru necesitățile războiului ofensiv? Se pare că dimpotrivă. Vă rog să mă informați precis asupra situației în acest domeniu.

Pentru Winston Churchill noaptea nu se sfîrșise. Uitînd o clipă de navele britanice scufundate și de *Tirpitz*, care trebuia distrus, se ocupă de convoaiele pentru Uniunea So-

¹⁰ *Allied Central Interpretation Unit*. Vezi anexa; documentul I.

¹¹ Vezi anexa; documentul II.

¹² Marina militară engleză. — *Nota trad.*

vietică. Îi puse în vedere secretarului de stat al acruului, sir Archibald Sinclair.

Londra 18 ianuarie 1942

Am aflat că au lipsit 45 de aparate din totalul promis Rusiei pentru decembrie, că această întârziere nu va fi recuperată înainte de 25 ianuarie și că livrările din ianuarie nu vor fi executate înainte de februarie. Mi se pare extrem de supărător...

Churchill se gîdea la toate: la proiectul debarcării aliaților în Africa de nord; la consiliul de război al Pacificului, pe care Roosevelt și el hotărîseră să-l creeze la Londra, punîndu-l în legătură cu unul asemănător la Washington; la funcționarea comitetului mixt anglo-american al șefilor de stat-major. De cum se înapoiase la reședința sa din Downing Street, fusese prins din nou în virtuțile treburilor. Să fie mus-trat generalul Auchinleck, care, după ce s-a angajat să-i taie lui Rommel legătura cu infanteria italiană aflată în retragere, a lăsat-o să se strecoare; dificultăți cu generalul de Gaulle, pretențios ca întotdeauna...

Pentru sir Winston venise momentul să expună în fața națiunii ultimele evenimente internaționale. O va face cu sinceritate în cursul unei mari dezbateri parlamentare pe care se pregătea s-o înfrunte în Camera Comunelor.

Miezul nopții. Big Ben bătu în elipa aceea douăsprezece lovituri înfundate... Winston Churchill își aprinse ultimul trabuc și stinse lampa de pe birou. Se pregătea pentru o odihnă bine meritată.

Un amănunt nu-i dădea pace: *Tirpitz*-ul... De ce naiba se încăpățînează Amiralitatea să menționeze cuirasatul german în rapoartele sale, în conversații cu numele complet *Admiral von Tirpitz*? Asta obliga personalul de la transmi-siuni, de la cifru și chiar dactilografii să piardă o grămadă de vreme...¹³

În timpul acesta, *Tirpitz*-ul își petrecea a doua noapte în Norvegia, pe care Hitler o numea „țara destinului”.

Winston Churchill nu o știa pe atunci.

¹³ La 27 ianuarie 1942, Churchill trimise o notă primului lord al Amiralității în termenii de mai sus. (W. Churchill. *Le Tournant du destin*, vol. 1, anexa B.) Toate textele tipărite cu cursive au fost luate din această lucrare.

CAPITOLUL AL II-LEA

LA BORDUL TIRPITZ-ULUI

Începînd din după-amiaza zilei de 16 ianuarie, *Tirpitz*-ul se afla în fiordul Trondheim, mai exact în fundul ramificației denumite fiordul Faetten¹.

Comanda vasului fusese încredințată lui Karl Topp. Intrat în marină în 1914, Topp comandase un submarin în Mediterana mai înainte de a naviga pe contratorpiloare și de a deveni ofițer cu navigația pe *Emden*.

Sub casceta-i albă, dată cu o oarecare neglijență pe spate, chipul său cu trăsături accentuate, bărbia voluntară, ceafa de taur exprimau voința. Marinarul acesta energic și aspru părea menit să comande o asemenea navă puternică.

Primul care a luat comanda enirasatului chiar în ziua de 25 februarie 1941, cînd șantierele din Wilhelmshaven au predat *Tirpitz*-ul marinei de război, a fost Karl Topp. Odată cu el s-a imbarcat un grup întreg de ofițeri, printre care căpitani-comandori Paul Düwel, Robert Weber, inginerul-șef Oskar Stellmacher, locotenenții-comandori Werner Köppe, Paul Steinbicher, inginerul-electrician Heinz Bernstein. Acești ofițeri urmăriseră pe șantier montarea tuturor instalațiilor,

¹ Fiordul Faetten sau Aasen — una din multiplele ramificații ale marelui fiord Trondheim.

a mașinilor electrice, a artileriei. De atunci se scursese un an; mai exact unsprezece luni, iar bastimentul era gata de luptă.

Karl Topp poate să fie mandru că se află la comanda *Tirpitz*-ului. El știe că tonajul *Washington*² al vasului este de 43 000 de tone, și nu de 35 000, așa cum s-a declarat oficial³!

Ca să cunoaște în amănunțime acest vas de război colosal, ai nevoie de săptămâni întregi. Karl Topp a străbătut de mii de ori coridoarele, punțile, inspectând mașinile, instalațiile punții de comandă și ale centrului de comandă al navei, coborînd pînă la ultimele compartimente de sub punte și urcînd pe suprastructuri pînă la telemetrul gigant. De la provă la pupă, măsurat pe cota dimensiunii maxime, *Tirpitz*-ul atingea 251 m. Lățimea era de 36 m, pescajul de aproape 11 m⁴. În ce privește blindajul, el deslădea orice proiectil.

La bord se obișnuia să se spună:

— Este exclus ca *Tirpitz*-ul să fie scufundat.

„Exclus să fie scufundat!“ Karl Topp și ofițerii lui au de ce să fie convinși de aceasta. O carapace de 120—200 mm grosime cu o înclinație spre borduri, ca aceea a unei broaște țestoase, proteja opera vie a *Tirpitz*-ului: mașinile, posturile centrale de dirijare a artileriei, centralele electrice, compartimentul compasurilor giroscopice, magaziiile cu muniții, infrastructura turelelor. Bombele, dacă ar fi căzut vertical, trebuiau să lovească blindajul punții superioare, prevăzută cu o cuirasă mai puțin puternică, dar suficientă ca să provoace percutarea detonatorului bombei și explozia ei înainte de a atinge această carapace. Pe doi metri, de o parte și de cealaltă a liniei de plutire, începînd dinaintea primei turele și mergînd pînă după cea de-a patra, se întindea o centură blindată. Aici grosimea blindajului era maximă: 380 mm. În cursul probelor, oțelul special al acestor blindaje rezistase celor mai puternice proiectile existente.

În spatele acestui sistem de protecție, panourile laterale aleătuiau o compartimentare foarte compactă. Era rodul bătăliei *Jutlandei*⁵. *Hochseeflotte*⁶ pierduse atunci mai pu-

² Denumirea „tonajul *Washington*“ a apărut în urma conferinței internaționale întrunite în acel oraș în 1922 și în virtutea căreia navele militare se clasificau după deplasamentul lor. — *Nota trad.*

³ Datele se referă la deplasamentul fără combustibil și muniție. Cu încărcătura completă, tonajul se ridica la 56 000 de tone.

⁴ Vezi în anexa III caracteristicile *Tirpitz*-ului.

⁵ Germanii dau acestei întîlniri denumirea de bătălie de la *Ska-gerrak* (31 mai—1 iunie 1916).

⁶ Flota de război germană. — *Nota trad.*

ține vase decât Home Fleet, deși cuirasatele ei primiseră mai multe lovituri de artilerie.

Tirpitz, vasul care nu putea fi distrus și scufundat! Toți lovitură a fost puternică atunci cînd, la 28 mai 1941, după probele la care a fost supus *Tirpitz*-ul în Baltica, s-a aflat la Kiel despre sfîrșitul glorios al lui *Bismarck*, de pe care n-au fost salvați decât cîțiva marinari dintr-un echipaj de 2 400 de oameni. Ulterior s-au primit amănunte mai liniștitoare. Pentru a-i veni de hac lui *Bismarck*, pe urmele cuirasatului a trebuit să fie lansată aproape întreaga flotă britanică: cuirasate, crucișătoare de luptă, crucișătoare ușoare, torpiloare, portavioane. O adevărată hăituaială! Norocul a fost de partea englezilor! O torpilă lansată de un avion a atins cirna lui *Bismarck*. Nemaiputînd să țină direcția, el s-a sabordat cu pavilionul fluturînd, după ce a luptat pînă la ultimul obuz⁷!

Comandantul Topp cunoștea puterea artileriei instalate pe *Tirpitz*, precizia ei aproape absolută. Și în această privință se gîndea la *Bismarck*, care, cu artileria lui, cu o singură salvă l-a trimis la fund pe *Hood*.

În ziua aceea de 16 februarie, după ce în ajun nava ancorase în fiordul Faetten, mateloții, sub privirile comandantului Topp, acopereau cu o pînză pestriță de camuflaj cele opt tunuri de 380 mm grupate în patru turele. În față, Anton și Bruno, în spate, Cezar și Dora. Pe borduri camuflajul cuprindea și cele 12 tunuri de 150 mm amplasate în șase turele duble. Numai artileria care putea sluji în cazul unui atac prin surprindere al aviației inamice rămîne gata de luptă: 16 guri de foc de 105 pe afete duble, 16 tunuri antiaeriene de 37, fără să mai luăm în considerare cele 80 de guri de foc de 20 cu tragere rapidă.

Karl Topp ar vrea ca pinzele acestea de camuflaj care acoperă marile turele să fie ridicate cît mai curînd ca să poată porni în larg. De îndată ce fîhrerul i-ar da ordin sau i-ar lăsa mîna liberă, Topp ar părăsi fiordul Faetten pentru a ataca vasele engleze care navighează în convoi în Arctica sau, și

⁷ O torpilă lansată de un avion de pe *Ark Royal* a atins cirna. Germanii au rămas întotdeauna convinși că *Bismarck* s-a sabordat. În realitate, ordinul de sabordare a fost dat și este sigur că a fost executat. Dar în această fază a luptei nava a fost lovită de trei torpile lansate de *Dorsetshire* (C.V. Martin). La a treia, *Bismarck* se culcă pe babord, se răsturnă și dispăru. Nici mașinile, nici altceva din ceea ce se afla sub puntea blindată nu au fost atinse.

mai bine, pentru a scufunda un crucișător, poate un mare cuirasat! La nevoie va trece în Atlantic pentru a se alătura escadrei de la Brest.

Fiordul măsoară în partea sa cea mai largă 400 m, dar în locul unde era ancorat *Tirpitz*-ul lățimea se reducea la 200. Șoseaua și calea ferată se aflau foarte aproape și, dacă șoseaua era cam pustie, în schimb, trenul trecea de două ori pe zi, cu uruitul lui, care se auzea de departe, tulburînd liniștea înghețată a peisajului nordic. Înainte de a dispărea către Trondheim sau Steinkjerk îl vedeai strecurîndu-se printre mesteceni.

Karl Topp ar fi preferat un loc de ancorare mai îndepărtat de orice mijloc de comunicație, departe de un oraș atît de important ca Trondheim. „Cînd frontiera suedeză este la 50 km — se gîndea el —, englezilor nu le va trebui prea mult timp ca să descopere prezența *Tirpitz*-ului”.

În ajun Topp inspectase unitățile de apărare antiaeriană amplasate de-a lungul fiordului, ascunse sub ramuri de conifere. Acum își putea vedea de pe puntea de comandă marinarii completînd camuflajul vasului, ale cărui tonuri de gri se confundau cu cenușiul închis al zidului stîncos de care se alipise! Nîgea, și norii joși se reflectau în apele de culoarea ardeziei; comandantului i se părea că, printr-un fenomen de osmoză, *Tirpitz*-ul se integra în fiord.

Topp privește ieșirea către Trondheim, închisă de insula Sattöya; pe aici vor apărea într-o zi avioanele britanice dacă nu cumva vor țîșni brusc deasupra colinei care surplombează vasul. Un atac din această direcție nu-l neliniștește, bombele lansate prea devreme se vor rostogoli pe povîrniș, iar cele lansate prea tîrziu vor cădea în apă.

O singură grijă are: pe mare, după ce *Tirpitz*-ul ridicase ancora la Wilhelmshaven și înainta cu 20 de noduri pe oră, inginerul Steinbichler îl avertizase: „Păcat, s-au cam grăbit să-l dea în funcțiune. Lipsesc de pe vas prea multe piese de schimb și utilaje”. „Nu se putea sta mai multă vreme la Kiel — i-a răspuns Topp. — Bombardierele engleze l-ar fi distrus înainte de a executa prima manevră de plecare”.

În realitate — și el știe acest lucru — bastimentul a fost trimis la luptă prea devreme, mai înainte ca probele să fie satisfăcătoare din toate punctele de vedere, în toate amănunțele lor. Graba aceasta, lesne de înțeles din partea înaltului

comandament, zorit] să opună inamicului o asemenea forță, îl va obliga să execute pe vas lucrări care ar fi trebuit puse la punct în arsenale. Un generator s-a și stricat și ar trebui reparat la Wilhelmshaven.

Ca un bun german ce este, comandantul *Tirpitz*-ului deplinge finisajul incomplet. Ei și! Are sub ordinele sale o echipă de ofițeri inteligenți, harnici. Provenind din industrie, mulți dintre mateloți sînt specialiști; cînd va veni clipa înclășării, dexteritatea lor în demontarea și montarea mașinilor, în verificarea bogatului și complexului aparataj electric va reprezenta o adevărată garanție împotriva avariilor și accidentelor.

Topp este cam dezamăgit. Fără să-și mărturisească, se prefacă că întîmpină cu bunăvoință hotărîrile superiorilor lui. Sentimentul acesta îl împărtășea cu căpitanul-comandor Bidlingmaier, dezolat că-și vede aminate *sine die* proiectele de forțare a strimtorii Calais și a Mării Minecii pentru a se alătura escadrei din Brest. Într-o zi din toamna anului 1941, pe Baltica, ofițerul cu navigația i-a prezentat avantajele acestei operații: „Vom străbate strimtoarea Calais noaptea. Ziua, dacă vom merge pe Marea Minecii urmînd coasta franceză, vom fi protejați de Luftwaffe, care va putea să-și concentreze aparatele. Torpiloarele de la bazele din Cherbourg și Brest vor ieși în întîmpinarea noastră. La Brest, *Tirpitz*-ul împreună cu vasele *Scharnhorst*, *Gneisenau* și *Prinz Eugen* vor constitui o forță de șoc puternică ce va ataca vasele din Atlantic. E calea cea mai scurtă, cea mai economică pentru consumul de combustibil. Să trecem pe la nord de insulele britanice ar însemna să atragem pe urmele noastre flota engleză ancorată la Scapa Flow. Englezii vor fi surprinși, lumea întreagă va fi surprinsă chiar dacă nu vom scufunda nici un vas; nu trebuie să pierdem vremea dînd o luptă. Trecerea singură va însemna o victorie“. Topp îl aprobase: „Alcătuieți un proiect, un plan, expuneți argumentele dumneavoastră. Înainte de a-l transmite marelui stat-major voi pune pe el apostila“.

În săptămîna dintre crăciun și Anul nou, Topp și Bidlingmaier, rugați să se prezinte la biroul statului-major din Kiel, au apreciat convocarea ca fiind de bun augur. Ieșind, Bidlingmaier îi spuse cu satisfacție: „Domnule comandant, cred că proiectul nostru este aprobat“. „Așa mi se pare,

dragul meu. Dar nimic nu e sigur. Crede-mă, sint om cu experiență⁸⁴.

Topp și-a spus că marele stat-major avea motivele sale pentru a-i trimite cuirasatul în Norvegia și că lui nu-i rămîne decît să îndeplinească ordinul primit, dacă nu cu entuziasm, oricum cu toată conștiințiozitatea profesională.

Decepția încercată de respingerea proiectului său avea să fie repede dată uitării în febra pregătirilor de ieșire în larg. Ca să poată străbate canalul Kiel, care lega prin cei 99 km ai săi Marea Baltică de Marea Nordului, încărcătura vasului trebuia cît mai mult redusă. Trecerea prin Kattegat ar fi obligat *Tirpitz*-ul să navigheze la vedere, de-a lungul coastelor Suediei, iar de acolo observatorii aflați în slujba britanicilor n-ar fi întîrziat să le semnaleze imediat ieșirea și direcția de marș.

Așadar, în seara de 12, *Tirpitz*-ul o porni prin canalul Kiel, arborada-i înaltă trecînd la limită pe sub tablîerul podului Prinz Henrich. În plină noapte, abia luminat, pentru a scăpa observației aviației inamice, protejat de numeroase baterii antiaeriene terestre — cele de pe bord și ele în stare de alarmă —, *Tirpitz*-ul, cu foarte puțină apă sub chilă, înainta încet, atingînd ușor cu bordurile cele două maluri. În ciuda remorcherelor, nava smulse o estacadă de pe o dană. Topp nu s-a liniștit decît atunci cînd bastimentul său a putut, în sfîrșit, să manevreze nestîrjit în rada de la Schillig — acolo a zăbovit cîteva ore pentru a-și completa cantitatea de păcură și a reincărca unele materiale grele de care fusese delestat în vederea acestei călătorii dificile.

⁸⁴ Nici comandantul *Tirpitz*-ului și nici acest ofițer superior nu știau că propunerile lor sosiseră cît cîteva zile prea tîrziu. Încă din 13 noiembrie 1941, marele-amiral Raeder îi expusese lui Hitler, la marele cartier general de la Wolfsschanze, în prezența generalului Jodl și a comandantului von Puttkamer, proiectul său prevăzînd trimiterea *Tirpitz*-ului într-un fiord norvegian, cel de la Trondheim. Raeder a explicat și motivele care l-au determinat să renunțe la ideea inițială, aceea de a trece vasul în Atlantic: lipsa de combustibil, umbra lui *Bismarck*, dispărut cu 2 000 de oameni la bord. Hitler, întotdeauna sensibil la primejdia unei debarcări engleze în Norvegia, îl aprobase, dar hotărîrea definitivă nu fusese adoptată. Ea avea să fie luată abia la 29 decembrie — cu o zi înainte de vizita lui Topp și Bidlingmaier la birourile din Kiel. Marele-amiral Raeder a revenit asupra problemei. De data aceasta, în afară de șeful marelui stat-major al O.K.W.-ului, era de față și viceamiralul Fricke. Raeder insistă: trupele germane din Norvegia erau aprovizionate aproape în exclusivitate pe mare. Englezii puteau distruge aceste

În primele ore ale zilei de 14 ianuarie, *Tirpitz* a ridicat ancora. Pe un timp frumos, chiar prea frumos, nava, escortată de 5 contratorpiloare, străbătu cîmpurile de mine care apărau Wilhelmshaven și gurile Elbei... Deodată radioul anunță o formație de 30 de bombardiere engleze. Apărarea antiaeriană a fost pusă în stare de alarmă, dar, nevăzîndu-se nici un avion inamic, alarma a încetat curînd⁹. În cursul după-amiezii, vremea s-a stricat... fără vreo altă alarmă, vasul atinse zona de staționare la ancoră în fiordul Faetten.

Cu cascheta înfundată pînă la urechi, cu gîtul înfășurat într-un fular de mătase albă strecurat cu îngrijire într-o manta largă, comandantul Topp înaintă pe puntea de comandă pînă la extremitatea babord. Sensibil la frumusețea peisajului nordic, privi muntele înzăpezit reflectîndu-se în oglinda apei, liniștită ca un lac. Fulgi ușori acopereau vasul cu un strat care se îngroșa încet... Astfel, printr-un mimetism protector, natura completa munca omului.

Frecînd cu furie, demontînd și ungînd tot ceea ce era mobil, fiecare lucra de zor la postul său. Unul din borduri era în repaus. În total, 2 400 de oameni trăiau la bord în subordinea lui Topp. Mulți, aflați la bord încă de la primele probe, desfășurate pe Baltica, au fost strașnic antrenați; una din ieșiri a ținut opt săptămîni, fără să se atingă nici un port. Acum nava și echipajul alcătuiau un bloc, o forță.

Între timp trebuia să-i găsească acestui tineret o ocupație, să-i organizeze jocuri, conferințe, spectacole cinematografice.

vase mici prin atacuri săvîrșite între Bergen și Narvik; puteau chiar să încerce mici debarcări.

Raeder defini cu precizie avantajele prezenței *Tirpitz*-ului în regiunea Trondheim:

1. Trondheim se află, în mile marine, cam la jumătatea distanței dintre Skagerrak, în sudul Norvegiei, și Narvik, orașul cel mai nordic; *Tirpitz*-ul putea proteja coasta de nord împotriva atacurilor provenind din Arctica.

2. Prezența sa avea să imobilizeze forțe importante, atît la Scapa Flow, cit și în Atlantic, iar aceste nave nu vor putea fi trimise în alte sectoare ca: Mediterana, Pacific. În fapt, *Tirpitz* ar fi îndeplinit în același timp rolul de „prezență navală“ și de navă capabilă să atace convoaiele îndreptate spre Uniunea Sovietică. Raeder a propus 10 ianuarie ca dată pentru începerea manevrelor de plecare; Hitler și-a dat consimțămîntul, iar ordinul a fost transmis neîntîrziat comandantului navei *Tirpitz*.

⁹ Bombardierele aveau să atace Wilhelmshaven, unde germanii făcuseră în mod ostentativ preparative de parcă urmau să găzduiască *Tirpitz*-ul vreme îndelungată.

De pe acum, ofițerii își propuneau să meargă la schi pe coastele din jur. Un program întreg de pus la punct...

Topp știa că ofițerii și mateloții săi îl numeau simplu: Charlie; știa să și zimbească, așa cum a știut să-și facă echipajul să ridă într-o zi din vara anului 1941, când un submarin care făcea și el probe pe Baltica navigă de-a lungul cuirasa-tului său. Topp, înconjurat de ofițerii aflați în cart, stătea la extremitatea punții de comandă. *Tirpitz*-ul și submarinul — un elefant și un purice! Comandantul lui *U-156*, mai mic în grad, a salutat primul: „Comandantul submarinului către comandantul *Tirpitz*-ului“. Topp răspunse, dar comandantul micului bastiment — fie că i s-a părut că vede pe chipul lui Topp o urmă de ironie, fie că a vrut să facă pe grozavul — a strigat în orice caz: „Comandante, faceți ca mine!“ Și submarinul cobori imediat în adânc¹⁰. Topp începu să ridă. Povestea a făcut de îndată înconjurul navei.

Karl Topp se întoarse în apartamentul său, demn de un asemenea vas: un birou spațios, sobru, luminat de candelabre duble, fixate în pereți, un dormitor cu sală de baie alăturată, totul dat în ulei alb și bine încălzit. Un apartament asemănător este rezervat unui amiral. Pentru moment însă, la bordul *Tirpitz*-ului nu se află nici unul. Le desparte o sufragerie vastă, comună, care poate sluji și drept sală de conferințe. Încăperea este împodobită cu două portrete: unul al marelui-amiral Tirpitz în ținută de gală, cu capul pleșuv și fruntea înaltă a unui cugetător; mustața și o bogată barbă albă se uneau mai înainte ca barba să-și desfășoare cele două extremități ascuțite pe reverele albe ale uniformei, pe care strălucea marea cruce a vulturului imperial. Celălalt portret era al lui Hitler. Führerul era puțin reprezentat la bordul *Tirpitz*-ului. Doar comandorul Düwel îl cinstea printr-o fotografie așezată în cabina sa. Se mai afla expus și pe pereții careului subosițierilor. Asta era tot.

Karl Topp se așează la masa sa de lucru. Pe birou se afla, într-o ramă, fotografia unui marinar, fiul său mai mare. Infirmier marinar, se pregătea să devină medic. Liniștea în fiord era absolută, întunericul din jurul navei — deplin. Comandorul desfășură o hartă, aceea a fiordului Trondheim; la 30 km de locul unde staționa la ancoră *Tirpitz*-ul, se afla

¹⁰ Este vorba de locotenent-comandorul Werner Hartenstein, comandantul lui *U-156*, care a scufundat *Laconia*. (Vezi *Afacerea Laconia* de același autor.)

orașul Trondheim — aproximativ 50 000 de locuitori, trăind de pe urma industriei de conserve, construcțiilor navale și pescuitului. Traulerele norvegiene circulau încoace și încolo în apele marelui fiord, dar nu-și prelungeau cursa pînă în fiordul Faetten. Aici nu se auzea decît arareori păcănitul caracteristic al motoarelor lor. De partea cealaltă a insulei Sattöya, alte vapoare mai mari transportau în această țară, cu șosele proaste, pasagerii dintr-un port, de pe un țărm pe celălalt. Un trafic întreg care trebuie supravegheat, fără a-l interzice în întregime, pentru a nu flămînzii țara, în care Reichul avea destui dușmani ca să-și mai facă și alții.

La 40 km vest de Trondheim, la intrarea în fiord se află două porturi pescărești: Agdenes la sud și Hasselvik la nord; primul — apărat de un fort, al doilea — de baterii. Ofițerii de pe vasele de patrulare inspectează orice barcă norvegiană, cercetîndu-i documentele de bord, obținute și ele în urma a numeroase formalități. Topp cunoaște toate aceste măsuri. Totuși oare este controlul acesta suficient? În țara asta dușmănoasă, în orașul Trondheim, care l-a văzut pe *Tirpitz* trecînd, în aceste case de lemn, vopsite într-un roșu aprins sau albastru deschis, în aceste cabane izolate din munți, oare cîți spioni și agenți ai Intelligence Service-ului se află? Englezii au și prins de veste că nava e în fiord; Topp nu se îndoiește nici o clipă. Mîine un avion va zbura sus, foarte sus, deasupra *Tirpitz*-ului, în afara razei de acțiune a A.A. Există, e drept, cîteva avioane, ale Luftwaffeii la bazele de la Bodö și Bardufoss, dar ele nu se arată decît arareori... Englezii vor face fotografii aeriene, după care vor urma bombardierele.

Comandantul Topp face planuri, elaborează proiecte. Există, fără îndoială, o plasă împotriva torpilelor care închide întregul fiord, dar atîta nu e de ajuns. În valea îngustă a riului Høpla, care se scurge în fiord la o sută de metri de *Tirpitz*, va trebui pusă o rețea de cabluri care să oprească avioanele prea curioase sau prea agresive. În ceea ce privește pitoreasca insulă Sattöya, împădurită cu brazi, cu pante dulci, țărmuri crestate și nisipoase, o va transforma într-un centru de odihnă pentru echipaj. Oamenii au nevoie de aer curat, de verdeață, de un colțișor unde să se simtă bine și să zburde puțin.

Comandantul Topp se gîndește la tinerii care dorm duși în hamacurile lor, în baterie, la Paul Düwel, secundul său,

care, întotdeauna atent la ordinele sale, îl urmează ca o umbră, la ofițerii lui, care se odihnesc în cușete sau care seriu în clipa asta familiilor lor ori mai lucrează încă. Toți au încredere în el, în bătrînul lor Charlie. Karl Topp își cîntărește povara răspunderii: comandă cea mai mare, cea mai puternică navă a Germaniei și 2 400 de oameni! *Tirpitz*-ul îi va duce la victorie, apoi, după ce războiul se va termina, va reveni în Germania împreună cu întregul echipaj, răsplătit, decorat. El însuși va fi amiralul Karl Topp. Nu sună rău!

CAPITOLUL AL III-LEA

NORVEGIENII

Se implineau cîteva săptămîni de cînd *Nordsjøen* ieşise din Lunna Voe, portul pescăresc aşezat pe coasta de nord-est a insulei Mainland, cea mai mare din arhipelagul Shetland. Pe maiorul L.H. Mitchell, din armata britanică, şi pe căpitanul de marină David Howarth soarta cuterului norvegian începuse să-i neliniştească. Vasul părăsise locul de staţionare sub conducerea *skipper*¹-ului Gjertsen, la 19 octombrie 1941, în timp ce un vînt violent dinspre nord-vest agita cu furie marea, acoperind cu talazuri puternice blocurile enorme de piatră care alcătuiau cheiul, zburătăcind ţiglele de pe casele joase din preajma portului. Echipajul cuterului era alcătuit din Leif Larsen, Karsten Sangolt, Merkesdal, Björnøy, Pletten şi Nils Nipen. Un specialist, maestrul de echipaj Percy din Royal Navy, i-a pregătit pentru aşezarea minelor. Hărţuit de marea umflată de furtună, s-o fi scufundat oare *Nordsjøen* cu încărcătura sa de mine, pe care trebuia să le aşeze la nord de Kristiansund, în fiordul Edøy, sau nava a fost inspectată şi reţinută de un vas de patrulare german? Aceeaşi soartă o fi avut şi *Vita*, comandat de Ingwald Johansen, care a părăsit Lunna în aceeaşi zi spre a lua la bord cîţiva

¹ Stăpînul ambarcaţiunii, căpitanul, patronul. — *Nota trad.*

memברי ai Rezistenței norvegiene și a-i aduce în Anglia? Nici el nu se mai întorcea!²

Misiunea dată de Amiralitate maiorului Mitchell, comandantul bazei, și adjunctului său, Howarth, prevedea primirea vaselor de pescuit norvegiene care se refugiau în insulele Shetland³. Trebuia asigurată repararea cuterelor, îngrijirea, cazarea și aprovizionarea echipajelor lor. Scurt timp după aceea ei le trimiteau să debarce în Norvegia agenți secreți, cu arme și aparate de radiotelegrafie, sau să lanseze mine pe șenale, căile înguste de legătură dintre fiorduri. Era una din misiunile pe care trebuia să o îndeplinească și *Nordsjøen*.

Întorcînd spatele maiorului Mitchell, căpitanul de marină Howarth făcu cîțiva pași pînă la una din ferestrele marii clădiri unde locuia împreună cu pescarii norvegieni, al căror număr varia în funcție de sosiri și plecări. De la casa construită din piatra cenușie a insulei, pe versantul micii coline, Howarth putea vedea istmul de aproximativ 180 m care unea lunga și îngusta peninsulă Lunna Ness de partea principală a insulei. În stînga istmului, pe țărmul sudic, un golf larg deschis — Vidlin Voe —, presărat cu recife și stînci izolate, adăpostea portul în care erau amarate bărcile. Două insulele legate acum între ele, așezate în avanpost, alcătuiau un golful aproape închis. Peisajul era aspru, pustiit.

Pînă la douăsprezece vase de pescuit norvegiene, care scăpaseră de naziști, stăteau ancorate la Lunna Voe. Echipajele se angajaseră din nou în lupta împotriva invadatorului. Acum lucrau pe vase, călăfătuiau, vopseau și frecau de zor. S-ar fi spus că se pregăteau pentru un rodnic pescuit.

Căpitanul de marină Howarth, înalt, zvelt și drept ca un catarg, avea treizeci de ani. Era unul din acei englezi stăpîniți de spiritul aventurii, nițel romantic, știind — atunci cînd se ivea ocazia — să unească visul cu realitatea. Îndrăgea această singurătate sălbatică, acești pescari, oameni curajoși, certați

² Urmărindu-i pe norvegienii debarcați, germanii capturară ambarcațiunea *Vita*. Zadarnic i-a interogat Gestapoul pe căpitanul ei și pe oamenii lui pentru a obține informații despre contraspiionajul britanic de la baza situată pe insulele Shetland. Echipajul a fost deportat într-un lagăr pînă la sfîrșitul războiului.

³ Insulele Shetland fuseseră odinioară ocupate de vikingi. Numele lor este o denaturare a vechiului termen norvegian Hjallland. Pe aceste insule cu faleză sălbatică, norvegienii s-au simțit imediat ca la ei acasă. Unii dintre locuitorii acestora purtau nume asemănătoare cu ale lor. Asemenea refugiaților norvegieni, ei erau săraci și exercitau aceeași meserie — pescuitul, în timp ce soțiile lor torceau lînă și împleteau.

cu disciplina, care pe mare nu dau înapoi. Howarth îi cunoștea bine pe norvegieni. Le învățase limba în cursul unei călătorii în Norvegia și lucrul acesta îi facilita legăturile cu ei.

Mitchell se afla în continuare în fața șemineului în care turba ardea moenit. Un fum acru plutea prin încăpere, dar se părea că cei doi ofițeri nu se sinchiseau. Aveau alte griji. Ținuta maiorului Mitchell — și el tot în vîrstă de treizeci de ani — trăda un ofițer care disprețuiește înfățișarea ostentativă. Pentru el uniforma nu era un certificat de inteligență și nu conferea autoritate; dealtfel, acestor marinari norvegieni, care se izbeau pe mare de greutăți și riscuri, le impuneau doar calitățile reale. Mitchell — comandantul unității — știa că posedă aceste calități, fără să facă deloc caz de ele.

Maiorul locuia la cîteva mile depărtare, la Flemington House, în apropiere de micul golf Cat Firth și de Lerwick, cel mai important oraș de acolo, dacă un asemenea tîrg se putea numi oraș. Flemington House, o mare fermă părăsită, cu aspect sinistru, îi mai adăpostea și pe agenții aflați în trecere. Casa era bine cunoscută în Shetland după singurul copac care se înălța în fața porții. În împrejurimi nu erau decît arbuști, conifere și scoruși.

Cei doi ofițeri cinaseră copleșiți de tristețe. Chiar în această dimineată îngropaseră un matelot norvegian, aproape un copil, rănit mortal de o rafală de mitralieră trasă de un bimotor german care zburase deasupra vasului *Siglaos*. Nava revenea din Norvegia, de la Oklandsvaag, unde patronul ei, Gundersen, îmbarcase un agent britanic. Doi mateloți de pe *Siglaos* au avut chiar norocul să ajungă într-un sat învecinat — Brennes — și să-și sărute părinții. Unul din ei, Nils Nesse, era tinărul matelot pe care îl îngropaseră în dimineata aceea în pămîntul insulelor Shetland. Nils Nesse era primul om căzut din unitatea lor. Toți au fost puternic impresionați de ceremonia funebră, emoționantă prin simplitatea ei.

— *Nordsjöen* nu se mai întoarce, spuse Mitchell fără să se cîntească din fotoliul său. Trei săptămîni... Păcat, un echipaj bun, și Leif Larsen...

— Un căpitan de nădejde, continuă Howarth.

— Mie-mi spui, David! Eu am fost primul care l-am interogat în februarie 1941, cînd a debarcat aici pe *Motig I* împreună cu un grup de refugiați. Se prezentase simplu: Leif Larsen, *skipper*-ul acestei bărci. Am fugit de naziști. Sperăm să vă fim de folos.

* Mai târziu am aflat că fusese angajat în armata finlandeză, ca apoi să se înapoieze în Norvegia invadată, pentru a continua lupta. Ulterior, Larsen a urmat cursurile de la Stodham⁴ ca și alți membri ai Rezistenței. Prima sa săritură cu parașuta a avut loc lângă Birmingham.

Maiorul revedea imaginea refugiaților extenuați după o traversare grea, debarcând la Lerwick de pe *Motig J.* Larsen, șeful lor, avea un chip marcat de linii energice, buze subțiri, trăsătură care ieșea la iveală atunci când suridea.

Tocmai atunci ușa care dădea în cămăruța ce-i slujea lui Howarth drept locuință se deschise, lăsând să intre un ofițer.

— Howarth, cobor până la mal. Vii cu mine?

Howarth știa că o discuție liberă, desfășurată în timpul plimbării, avea să fie mult mai utilă decât o oră petrecută în fața biroului pentru a face un raport, oricât de precis ar fi fost.

— S-a făcut.

Howarth se înfășură în haina-i impermeabilă căptușită cu molton, își puse cascheta și ieși.

Era o zi foarte rece, dar fără vânt. Coborîră în beznă pe cărarea abia marcată. Cei doi marinari ghiceau la picioarele lor apele liniștite ale micului golf, vasele ancorate ale norvegienilor. Pe chei cîțiva mateloți își dezmoreau picioarele. Unii locuiau la fermă. Alții preferau să doarmă la bord.

Ofițerul și Howarth ajunseră pe chei.

— Spune-mi, Howarth, crezi că Blystad va reuși să găsească un echipaj pentru *Olaf*?

⁴ Casă mare de țară, din apropiere de Oxford, unde se antrenau agenții secrete: luptă fără arme, luptă corp la corp, diferitele modalități de a săvîrși un sabotaj. Norvegienii alcătuiau compania Linge. Căpitanul Martin Linge, din armata norvegiană, a fost unul din primii care s-a alăturat Londrei. Patriotul acesta îi primea pe cei care erau hotărîți să continue lupta într-o casă mare de țară așezată la Stodham, lângă Oxford. Acolo îi antrena, timp de cîteva luni, uneori doar cîteva săptămîni. Martin Linge nu se mulțumea să-i îndemne pe alții la luptă, ci participa el însuși la numeroase operații. În decembrie 1941, în cursul unei debarcări în satul Maaloy din insulele Lofoten, Martin Linge căzu ucis. „Căpitanul Linge se bucura în rîndul forțelor norvegiene de o reputație legendară; el a fost unul din acei rari ofițeri care știau să inspire un devotament nemărginit tuturor cameilor din subordinea sa. L-am întîlnit o singură dată, în ultimele zile ale vieții sale, și nu pot decât să aduc omagiul meu unui om a cărui activitate a rămas un exemplu pentru soldații norvegieni, vreme îndelungată după ce a căzut”. — David Howarth.

Olaf era o mică ambarcațiune ancorată la Cat Firth.

Per Blystad — cunoscut sub numele de Pete — îi ceruse la dejun lui Mitchell să-l armeze pe *Olaf* și să-i dea lui comanda; vizitatorul auzise cererea.

— Mă indoiesc, răspunse Howarth, mai ales dacă *Nordsjøen* nu se întoarce. Toemai-acum ne-a părăsit norocul.

În clipa aceea, căpitanul de marină avu impresia că aude în depărtare un zgomot.

— Ascultă...

Se opriră amândoi.

Nu mai auzeau nimic, în afară de izbitura resacului lovind cheiurile de piatră... Și totuși...

Tac... tac... tac... zgomotul îndepărtat, dar caracteristic al unui motor norvegian. Nici o îndoială în această privință. Dar al cui? *Nordsjøen* sau un nou cutter venit din vreun fiord? Păcănitul creștea. Se părea acum că umple întregul golfuleț. Nu se auzea decât acest zgomot de motor, regulat, tânguitor și totuși victorios. Când nava depăși capul istmului apărură un catarg. Urmară prova, apoi coca în întregime.

— Nu-i unul de-ai noștri, spuse Howarth. Ia te uită... Vasul emite litera „V” — trei semnale scurte, unul lung. Ciudat! Nimeni în Norvegia nu poate cunoaște șenalul care permite intrarea în port, iar asta manevrează ca și cum a ancorat în apele astea de o sută de ori și emite semnalul de recunoaștere! E unul din oamenii noștri. Hai, vino!

Cei doi ofițeri săriră într-o barcă. Pentru a ajunge cât mai repede, se opinteau la visle din răspuțeri. Pe coca navei au putut citi un nume necunoscut, scris cu litere albe pe o fișie neagră: *Arthur*.

Brusc Howarth îl recunoscă pe Larsen, care stătea în pragul ușii timoneriei. Björnøy și ceilalți se pregăteau de acostare.

— *By God*⁵, ce fericit sint că vă revăd! — strigă Howarth. Larsen, Björnøy, Pletten, Sangolt, Nipen, dar unde sint Gjertsen și Merkesdal și ce-i cu vasul ăsta afurisit?

Înainte de a răspunde ceva, Larsen zimbi răutăcios, ca un copil care a făcut o poznă în toată legea:

— L-am furat.

Între timp și alte bărci ajunseseră pină la *Arthur*. Întrebările curgeau în norvegiană. Larsen își mai ridică puțin buzele subțiri care-i conturau gura mare, dar nu răspunse.

⁵ Pe Dumnezeu. — *Nota trad.*

Obişnuit cu tăcerea şi singurătatea mării, lui Larsen nu-i plăcea deloc să vorbească. Pentru a-şi dezlega limba îi trebuiau un timp mai îndelungat, o ambianţă prietenoasă înche-gată în jurul unui foc bun, mai multe pahare de alcool. Vocea nu şi-o ridica niciodată, chiar dacă nu era de acord, nici măcar la minie.

Arthur a fost ancorat în mijlocul celorlalte cutere. Se regăsiră cu toţii în faţa unei mese de pe care nu lipseau paharele.

Cu Larsen trebuia să ştii să aştepţi. Mîncă mai întîi în tăcere, sirguincios, ouăle cu costiţă care i-au fost servite, întrerupîndu-se pentru a trage o duşcă de bere.

Mitchell şi Howarth îl priveau fără să scoată o vorbă. Ochii lui albaştri, adînciţi în orbite, nemişcaţi ca şi cum ar fi observat un punct pe mare, scilipeau şiret.

După ce a cinat şi a dat pe gît ultimul pahar de gin, se hotări:

— Da, la plecare am avut o vreme destul de proastă, apoi un vînt bun, care sufla dinspre sud. Am ridicat pinzele. Am traversat fără peripeţii. *Nordsjöen*, cu cele 42 de mine bine legate la bord, a sosit în faţa Kristiansundului, din păcate prea tîrziu pentru a se prezenta la postul de observaţie de la Griphölen şi a-şi petrece noaptea la adăpost, printre insule. În această situaţie, *skipper*-ul nostru hotări să se îndrepte către insula Smölen, la nord de Griphölen şi de fiordul Edöy. Acolo sînt sute de insuliţe, de stînci — rută dificilă, dar nu imposibil de parcurs, mai ales dacă se găseşte şenalul. După ce am rătăcit preţ de patru-cinci ore fără succes, ne-am întîlnit cu doi pescari într-o barcă mică. Le-am propus să-i luăm la bord. Ne-au refuzat. Le-am oferit 250 de coroane, cafea, unt. Cum să rezîşti la o asemenea tentaţie! La orele patru după-amiază ne-au călăuzit spre o insulă unde ne-am adăpostit. Am lansat o ancoră şi i-am poftit pe pescari s-o şteargă, iar ei nu s-au lăsat rugaţi. Ne-am pus pe treabă ca să pregătim minele destinate primei lăsări la apă şi să punem în funcţiune mecanismul de ceasornic⁶. Am pus capul pe direcţia farului de la Kyrhaug, situat la intrarea în fiordul Trondheim. Vînt, beznă, rafale de ploaie îngheţată. Acolo trebuia să lăsăm la apă prima încărcătură explozivă.

⁶ Datorită mecanismului de ceasornic, mina era inofensivă un timp, în cazul de faţă două ore; acest timp era suficient pentru a asigura securitatea celor care lansau minele.

Împreună cu Sangolt am împins prima mină în mare.
„Noroc!”

Alte două o urmară. Din păcate, marea devenea din ce în ce mai furioasă și minele începură să se agite...

— Să se agite? îl intrerupse Mitchell.

— Vreau să spun că se porniră să ruleze împreună cu cărucioarele lor ca niște vagonete pe șine. Noi ne străduiam din răspuțeri să le imobilizăm. Două alunecară de pe căruciorul lor și, în cădere, se ciocniră de punte, îndoindu-și antenele. Totul putea sări în aer. Nu s-a întâmplat nimic... Un noroc... În felul acesta am aruncat în mare, împreună cu Sangolt, 42 de mine, adeseori apucându-le de antene... Marea le împingea înapoi către *Nordsjöen*. Ele erau fixate la 3 m sub suprafața apei. Dar *Nordsjöen* luase o grămadă de apă prin tambuchiul deschis în cursul operației de lansare. Cum marea devenise foarte agitată, apa mugindă invadă postul de comandă. Puțin după miezul nopții, motorul înecat se opri; *Nordsjöen* intră în derivă, îndreptându-se spre recife. Am ridicat pinza mare și brigantina. Am început să scoatem apa care creștea, creștea mereu.

Ajuns aici cu povestirea, Larsen surise, deși n-avea nici un motiv... Își adusese aminte un amănunt... În timp ce scotea apa cu găleata din compartimentul motorului i s-au rupt bretelele, iar pantalonii au început să-i alunece. Larsen era atît de ocupat, că nu observă decît în clipa în care încercă să meargă. Legindu-și bretelele în chip de curea, își relua munca. Trecu incidentul sub tăcere. Nu insistă nici asupra luptei istovitoare pe care au trebuit să o ducă toată noaptea împotriva mării dezlănțuite. Lăsă să se înțeleagă incapacitatea patronului Gjersten, puțin obișnuit cu acest gen de navigație, și autoritatea pe care el, Larsen, și-a asumat-o în fața primejdiei.

Nordsjöen, care se scufunda din ce în ce mai mult, intră pe canalul Kristiansund. Acolo rafalele de zăpadă își pierdură din intensitate. Se vedea Ramsøy. La 9 mile de capul Grip, cuterul începu să se ducă la fund. Norvegienii aruncară ceva merinde într-o iolă și săriră cu toții în ambarcațiunea fragilă. *Nordsjöen* a fost abandonat.

— În zori, ne spuse Larsen în fața unui alt pahar de rachiu de ienupăr, ne-am tras ambarcațiunea pe uscat. Obosiți și uzi, am putut vedea catargele lui *Nordsjöen* ieșind din apă. Nu va trece prea mult pînă cînd germanii vor repera epava, poate chiar o vor cerceta. Am dat iola din nou la

apă, îndreptînd-o către insula Tustna. Eram șapte, bărboși, cu hainele noastre de marinari ferfenițite. Cînd am pus piciorul pe pămînt, am rupt-o la fugă ca să ne încălzim un pic. Un pescar curajos ne-a adăpostit cîteva ore în casa lui, dar un nătărău le-a telefonat nemților că se petrece ceva ieșit din comun. Gestapoul — trebuie s-o spunem — a instaurat în aceste insule teroarea, așa că le e frică, unora le e frică. Am fugit. Sper că pescarul n-a avut necazuri din pricina noastră. În goana aceasta i-am pierdut pe Gjertsen și Merkesdal. Seara, la orele șase, după ce am mers vreme îndelungată, Björnøy, Karsten, Sangolt, Nipen, Pletten și cu mine am găsit o cabană cu o sobă, în apropierea unui lac. Acum vedeam limpede. Trebuia să atingem coasta și să trecem în Suedia, sau, mai bine, să găsim un vas pe care, la nevoie, să punem stăpînire și cu el să ajungem în insulele Shetland.

Trec peste zilele următoare; fiindcă și la orele trei dimineața tot acolo am fi. Într-o zi un pescar ne-a vîndut o barcă. Am mers și cu un vapor de pasageri; pe vas, un tînăr striga: „Este aici unul care se plimbă înarmat“. Era coltul meu, care ieșea din haină. Cînd s-a lăsat noaptea, am debarcat la Eide, unde am trecut prin fața a doi soldați germani care visau. Treptat am prins curaj: ne-am ciocnit de alți soldați, fără să le mai dăm vreo importanță. Și, totuși, aduceam a pirăți. Björnøy voia neapărat să ia un taxi pînă la Gamlen, unde locuia familia lui. În căutarea unui afurisit de taxi a străbătut distanța pînă la Vestnes cu o bicicletă, sau, mai degrabă, a împins-o mai mulți kilometri, deoarece șoseaua era acoperită de un strat gros de zăpadă. Înțepeniți de frig, ascunși într-o șură dărăpănată, l-am așteptat.

În cele din urmă a găsit o mașină hodorogită care a acceptat să ne ia. La un viraj ne-am trezit nas în nas cu un convoi de camioane germane care staționa. Imposibil să mai dăm înapoi. Dealtfel șoferul nu știa cine sîntem. Soldații germani, rîzînd zgomotos, ne bombardau... cu bulgări de zăpadă, și noi nu puteam să răspundem. În schimb le-am oferit cele mai fermecătoare zimbete. În sfîrșit am ajuns pe țărmurile fiordului și în micul port Soviknes, unde locuiau părinții lui Palmer Björnøy. Străbătusem în cinci zile și jumătate peste 180 km; pe mare, cu barca, pe vase de pasageri, pe uscat, mărșăluind îndelung prin zăpadă. Soseam însă în taxi, ca niște turiști! Înainte de a-și întîlni părinții, Palmer își luă măsurile sale de precauțiune. Se

temea să nu-i provoace mamei o emoție prea puternică. Tatăl lui, un om cu sînge rece, sigur de sine, comandă o navă de pasageri, *Regent*, care navighează în Alesund, și face parte dintr-o grupă de Rezistență. Palmer îi transmisese un mesaj printr-un băiețuș. Așteptam într-o casă părăsită de prin apropiere. Tatăl lui Björnöy veni neîntîrziat; omul acesta de treabă își reținu cu greu bucuria, dar și neliniștea, căci nemții se aflau și ei în sat.

Am fost sărbătoriți ca și cum am fi făcut parte cu toții din familie. Între timp, bătrînul lup de mare se străduia să ne găsească o navă care să ne ducă înapoi pe insulele Shetland. În așteptare se scurseră două zile. În ciuda cercetărilor și a cererilor sale discrete de la prieteni, tatăl lui Björnöy nu a găsit nimic. Situația începea să devină critică. Riscam să fim prinși: se găsește destui care întind repede vorba.

— Dați-mi o bere, mi-e sete... Mulțumesc.

Björnöy tatăl ne anunță într-un tîrziu că un vas nou-nouț, o barcă de pescuit frumoasă, „cu o parte din rate neplătite încă“, preciză el, urma să sosească în ziua următoare.

A doua zi — era în 29 octombrie — vasul se afla acolo, ancorat în apropierea țărmlui. Părea solid — în jur de 48 m lungime. Se numea *Arthur*. După părerea lui papa Björnöy, proprietarul nu era un om sigur... Nu exista decît o soluție, să punem mina pe vas, și încă repede, în noaptea următoare. Se ridica o problemă. Există oare la bord destul combustibil pentru a realiza traversarea? Dar n-aveam de ales.

Ziua a fost lungă, foarte lungă. S-a hotărît să atacăm vasul puțin după miezul nopții. Din pricina bombardierelor R.A.F.⁷-ului, la orele 21 s-a dat alarma; foc gratuit de artilerie. În clipa aceea am văzut-o venind pe mama lui Björnöy cu răsufllarea tăiată.

— Repede, plecați. Vine poliția germană. Umblă după cinci oameni în mantale de cauciuc. Grăbiți-vă...

Își îmbrățișă fiul.

Strada, noaptea, țărmlul, o goană pînă la chei. Am luat prima barcă cu visle care ne-a apărut în cale. Și trage-i pînă la *Arthur*... Să fie cineva la bord?... L-am fi capturat și l-am fi luat cu noi. Ambarcațiunea părea părăsită. Ne-am cățărat pe vas. Björnöy s-a ocupat de motor — unul de 50 de cai putere; ceilalți au apreciat cîtă motorină avem — rezervoarele erau pline — și cîtă hrană. În ce mă privește,

⁷ Royal Air Force. — *Nota trad.*

fiindecă timoneria era închisă cu cheia, i-am forțat ușa prop-tindu-mă o dată cu umărul în ea. Am găsit acolo actele de bord: nava era gata pentru ieșirea în larg. Avea chiar și pinzele de schimb, toate noi. Papa Björnøy a venit pînă sus, aducînd alimente, o hartă, un loch. „Riscați să rămîneți fără combustibil. Pe chei este un butoi cu motorină“. Omul acesta se gîndea la toate.

Am pornit fără dificultăți. Un salt pe chei, o oprire pen-tru a lua barilul, apoi, prin strîmtori, spre largul mării. Nemții erau prea ocupați cu bombardamentele britanice pentru a ne acorda atenție. Era o noapte neagră.

Arthur este prima noastră captură de război, încheie Larsen.

A doua zi, în faptul dimineții, Mitchell și Howarth urcă-
pe *Arthur*. Larsen făcea onorurile, lăudînd calitățile navei. Norvegienii priveau de la distanță noua unitate de luptă încadrată în „Compania de autobuze din Shetland“⁸.

— O să facem, fără îndoială, o treabă bună cu ea, spuse Howarth, care-l cîntărise pe *Arthur* dintr-o privire. Da, o treabă bună!

Dominat de masiva fortăreață de la Kristiansen și de fleșele catedralei sale gotice de la Nidaros, în care sint încoronați și azi regii Norvegiei, orașul Trondheim, spărgînd încercuirea în care l-a închis riul Nidelva, se respiră pe malul sudic al marelui fiord.

Șantiere de construcții navale, antrepozite, rafinării, mici fabrici de conserve vîrite printre case înguste și cocoțate ca și cum ar fi vrut să-și asigure fiecare cite o porțiune de chei, un fel de punte de comandă ce se întinde de-a lungul canalelor, al riului. Acolo vin să amareze, sub streășinile acoperișurilor ascuțite, bărcile pîntecoase. Multe din aceste antrepozite mai au sub streășină scripeți, dar ei nu sint folosiți decît din cînd în cînd. Mirosul dulceag de pește uscat se amestecă cu cel al apei stătute. Îndărățul lor, stră-zile sint curate, largi. Colinele din jur sint acoperite cu vile cochete, în care lemnul își dispută înțietatea cu piatra.

Activitatea portului în acest ianuarie 1942 este foarte mult redusă. Armata germană e prezentă. Ea ocupă, se im-

⁸ În Norvegia, aceste vase au căpătat curînd denumirea de *Shetland bus*. Este și titlul unei cărți de David Howarth, care povestește amănunțit istoria lor. (*The Shetland bus*, David Howarth, locotenent-comandor R.N.V.R., Thomas Nelson and Co. Ltd.)

pune, se desfășoară, se revarsă, invadează, izgonește. Marina, mai discretă, mai puțin numeroasă, nu e mai puțin prezentă. Vasele ei de supraveghere brăzdează fiordurile, marile sale cuirasate s-au ambosat în fundul lor. La Trondheim, mulți l-au văzut pe *Tirpitz* trecînd cu mare viteză. Lucrări în vederea primirii lui au fost întreprinse în fiordul Faetten: geamanduri din beton armat, găuri perforate în stîncă pentru fixarea cablurilor de amarare. Quislingii se făleau cu puternica protecție germană; ceilalți — marea majoritate — așteptau în tăcere, stringînd pumnii. Doar studenții Școlii politehnice — cea mai bună din Norvegia — izbucneau. Vorbeau, discutau, născoceau mijloace iluzorii pentru distrugerea mării nave militare. Imprudenți, își strigau public ura lor împotriva naziștilor.

Vor afla curînd, în urma citorva arestări, că Gestapoul s-a instalat la Trondheim, că a pus mina pe închisoare și că a început să o umple. Șeful Gestapoului, Gerhard Flesch, Obersturmbannführer în serviciul de securitate, cu o înfățișare înșelătoare de om binevoitor și cumsecade, te făcea să te gîndești la unul din acei șerpi care, cu un fluierat dulce, își adoarme viitoarea-i pradă. Pentru patrioții din Trondheim era cu atît mai primejdios. Avea ajutorul unui trădător, norvegianul Henry Oliver Rinnan, care își înjghebase o bandă.

Birger Grønn, directorul șantierelor navale Mekanisks Verkøt din Trondheim, a fost unul din primii care a cunoscut poziția exactă ocupată de *Tirpitz*. I-a indicat-o unul din inginerii care, locuind în preajma zonei unde ancorase, se deplasa zilnic, cu trenul sau cu bicicleta, pe șantiere. Birger Grønn întruchipa figura norvegianului energie și îndatoritor, harnic în munca sa de director al șantierelor, dar cultivînd artele, pictura, muzica, literele... Era totodată un patriot, hotărît să întreprindă totul pentru a-i ajuta pe englezi să-i izgonească pe invadatorii naziști. În primul rînd a strîns maximum de informații despre sistemul de apărare german. Va merge el însuși pînă la fiordul Faetten ca să dea tircoale cheiurilor, va nota poziția a două debarcadere în construcție, cite unul de fiecare parte a fiordului, a bateriilor antiaeriene plasate pe colina din dreptul navei. Îi aprecie și înălțimea: 70 m. Colina este împădurită cu brazi, iar un drum în diagonală urcă pînă la o fermă. Pe o foaie din notesul său, Grønn schițează linia cablurilor pe care germanii le întind de la o creastă la alta, peste valea rîului Hopla, pentru a împiedica

avioanele care ar putea să atace în picaj bastimentul s-o facă.

La 30 km vest de oraș, fortăreața Agdenes apără intrarea în fiord. Acolo, înăuntrul rețelelor de sîrmă ghimpată, locuia un om pe nume Magne Hassel. Destul de ciudat, dar ocupantul l-a lăsat în casa lui, care are vederea spre port și mare.

Grønn, care l-a cunoscut prin fratele său, sudor la șantierele sale, îl chemă la telefon:

— Cum o mai duci, Hassel?

— Bine... încerc să fac casă bună cu știi tu cine.

— Pot să contez pe tine în orice împrejurare?

— Bineînțeles.

Grønn pune telefonul în furcă.

Pe atunci Londra era un loc de refugiu al francezilor, belgienilor, norvegienilor, danezilor, polonezilor care fugiseră din țările lor ocupate fie din motive rasiale, fie pentru a continua să se opună agresorului, cîteodată din ambele motive. Se grupau după țările de origine și se întâlneau, căutînd temeiuri pentru a spera.

Printre norvegieni se remarcă un ofițer tinăr. De statură mijlocie, voinic și îndesat, cu părul blond, des și ondulat, cu ochii de un albastru deschis — așa arăta sublocotenentul Björn A. Rørholt⁹. Autoritar și puțin cam încăpățînat, Rørholt, deși nu avea decît 24 de ani, avea un trecut de rezistent călit. Englezii conveniseră cu el să nu-l trimită niciodată în Norvegia, pentru că își punea în primejdie viața, ceea ce, fără îndoială, nu-i era indiferent; locotenentului J. Maurice Turner din „Green Howards“ îi mărturisise că germanii îl socoteau, în mod greșit, șeful unei grupe de patrioți — cel puțin optsprezece dintre ei fuseseră arestați și torturați —, iar el însuși mărturisise că nu e în stare să garanteze că va tăcea dacă va fi prins și interogată în asemenea condiții atroce.

În scurt timp Rørholt și Turner deveniră buni prieteni. Vorbeau norvegiana, își evocau amintirile din tinerețe; mama lui Turner era norvegiană, și el își petrecuse copilăria în fiordul Stang, unde tatăl său conducea o societate engleză de aluminiu.

Fost elev al Școlii politehnice din Trondheim, la 9 aprilie 1940, cînd nemții au invadat Norvegia, Rørholt era cadet la Academia militară din Oslo.

⁹ Astăzi Björn Rørholt este colonel în armata norvegiană.

Luat prizonier și eliberat la scurt timp după aceea, s-a întors la Trondheim pentru a-și continua studiile tehnice. Dar pe tânărul nostru îl interesa radiofonia, dorea, dacă ar fi găsit materialele necesare, să-și poată construi un post de radioemisie. Soldații nazisti cu căștile lor masive, cizmele care răsunau în pasul cadentat al patrulilor, cîntecele lor, comenzile guturale ale ofițerilor, în sfîrșit afișele în chenar negru anunțînd executarea prin împușcare a primilor luptători din Rezistență, amenințările cuprinse în alte afișe au întezit ura lui Rörholt și a prietenilor săi.

Tînărul nostru și-a văzut părinții și prietenii arestați și transportați în lagăre de concentrare. A fugit deci în Anglia, a ajuns la Londra, unde lucra cu ofițeri și tehnicieni polonezi într-un atelier în care se construiau aparate de radioemisie. Polonezii puseseră la punct un aparat miniatural, pe care norvegianul îl admira mult. Prin mijlocirea prietenului său Turner, el transmise britanicilor observațiile sale, rod al experienței dobîndite atunci cînd la Bymarka, în munții situați la vest de Trondheim, lansase primele sale mesaje destinate Londrei.

Pentru Rörholt timpul la Londra se scurgea încet.

Într-o zi de la începutul anului 1942, Rörholt primi o convocare din partea Amiralității. Era pentru prima dată că pătrundea în acest important sediu al puterii engleze. Trecu, cu o ușoară neliniște, pe sub una din micile arcade laterale ale intrării, străbătu curtea și prezentă portarului convocarea. La stînga, într-o anticameră, pe scaune așteptau ofițeri de marină în uniformă, *gentlemen* purtînd cu demnitate umbrele și ținîndu-și gambeta pe genunchi. Björn înțelese, după discreta considerație arătată de ușierul care dirija pe vizitatori, că urma să fie primit de un personaj important.

Curînd norvegianul fu condus de către un planton pînă la un birou imens, împodobit cu portrete și hărți. Într-un colț, un pat de campanie. Un om la vreo șaiszeci și cinci de ani, purtînd un costum civil de culoare închisă, care îi ascundea gradul, probabil înalt, în marina britanică, îi întinse mina surizînd.

— Nu știm exact unde este *Tirpitz*-ul, îi spuse el, după ce rostise cîteva cuvinte de bun venit. Poți să-mi propui un om, unul din compatrioții dumitale, care ar accepta să plece în Norvegia și să meargă la Trondheim ca să determine poziția navei și să ne precizeze prin radio locul unde staționează la ancoră, precum și eventualele sale deplasări... Acest

blestemat de *Tirpitz* ne deranjează grozav. Prezența sa ne obligă să menținem două cuirasate în nord, în timp ce noi am avea mare nevoie de ele în Mediterana...

Lui, lui Rörholt, nu-i este îngăduit să îndeplinească această misiune, oamenii de la Intelligence Service i-au repetat-o de nenumărate ori. Se simte observat, scrutat cu autoritate și simpatie. „Acest mare șef al Amiralității, se gîndește el, are posibilitatea să găsească singur, prin Intelligence Service, pasărea rară. Atunci, de ce îmi cere mie, un biet sublocotenent din armata norvegiană, să-i recomand pe cineva?”

Bruse, Rörholt ghicește ce ar dori acest om să audă de la el: „Cred că vă înțeleg... Cînd ați dori să încep?”

Englezul zîmbi.

— De fapt, tinere, am prevăzut că vei accepta, chiar am anticipat puțin... Un avion te și așteaptă.

Rörholt este surprins, emoționat chiar, că se trezește aruncat în chipul acesta în luptă. Englezul nu i-a spus cum va ajunge în Norvegia. Se și vedea ba într-un Spitfire¹⁰, ba într-un submarin, ba pe o navă. Pentru el această chestiune era un detaliu.

În capul lui Rörholt gîndurile se succed rapid. Misiunea o acceptă fără cea mai mică șovăială, dar existau șanse destule să fie prins de germani, executat... În cazul acesta va pierde cele o sută de lire pe care le are într-o bancă din City...

Rörholt se trezi spunînd:

— Permite-ți-mi să pun o mică condiție.

— Ah! Care anume?

— Să nu părăsesc Londra decît peste douăzeci și patru de ore. Am o sută de lire la o bancă din City și vreau să le lichidez înainte de a fi lichidat eu.

Englezul surise. Îi plăcea soiul ăsta de oameni.

— Ne-am înțeles. Cheltuiește-ți banii. Distrează-te. Să nu bei prea mult și mai ales să nu vorbești nimănui despre misiune. E în joc viața dumitale.

Și, în timp ce-l conducea pe tînărul norvegian, adăugă:

— Cînd te vei întoarce, vei regăsi cele o sută de lire sterline la bancă, în contul dumitale...

Scena se petrecea în ianuarie 1942, cu cîteva zile mai înainte ca Winston Churchill să fie informat de către cercetarea aeriană despre prezența *Tirpitz*-ului în fiordul Faetten.

¹⁰ Avion de vînătoare britanic. — *Nota trad.*

Rörholt, puțin dezorientat în capitala britanică, surprins de ceea ce tocmai îi spusese acest V.I.P.¹¹, înțelese că din ziua aceea aparținea vastei rețele de agenți secreți care avea să înconjure cu plasa ei cuirasatul *Tirpitz*. Cum Björn Rörholt era un tinerel, dădu fuga la bancă, își retrase banii și, socotindu-se foarte bogat, intră la *Savoy* pentru a începe printr-o cină bună...

La 20 ianuarie Rörholt părăsi Londra în uniformă de locotenent norvegian, cu destinația Shetland. Era însoțit de prietenul său J. Maurice Turner, care primise ordine foarte stricte ca Rörholt să nu se întâlnească cumva cu vreunul din ceilalți membri ai „bandei”. Aceasta era denumirea, dată între ei, grupului de agenți secreți din Shetland. Se instalară la *Queen's Hotel* din Lerwick; acolo Rörholt avu întrevederi îndelungate cu maiorul Mitchell și cu David Howarth. Cu ei vorbea în norvegiană. Discutară despre problemele din Norvegia, despre ocupația germană. Se aplecară peste harta țării sale: mii de stinci, multe din ele la nivelul apei, insulițe, insule cu munți acoperiți de zăpezi eterne, o multitudine de sinuozități, golfulețe, mici porturi, debarcadere improvizate, fiorduri de toate formele, adânci, înguste, înțeleite, labirinturi de apă care își împing ramificațiile între bancuri de nisip, munți acoperiți cu păduri de mestececi și brazi, întretăiate de poieni, totul desfășurat pe mai mult de 1 700 km.

— La Trondheim, frontiera suedeză este la numai 70 km și deocamdată nu este prea supravegheată, explică Rörholt. Dealtfel germanii nu sînt atît de numeroși ca să fie prezenți pretutindeni...

Britanicii prescriau prudență, tăcere, folosirea mesajelor prin radio doar în situații excepționale. „Fiecare din voi are o misiune de îndeplinit și nu trebuie să o cunoască pe a celorlalți, chiar dacă se află în aceeași regiune, chiar dacă urmărește același scop”, îl preveni Mitchell.

— Te va transporta în Norvegia Larsen, cu *Feie*, îi spuse într-o zi. Pregătește-te, Rörholt. Cum se îmblinzește vremea, porniți.

Din păcate, vîntul sufla peste Shetland, răscolind marea, smulgînd țiglele de pe acoperișuri. Frigul era puternic. Zilele petrecute la *Queen's Hotel*, fără să iasă din casă, i se părură

¹¹ V.I.P. — prescurtarea lui *very important person* (personaj foarte important).

lui Rörholt lungi. A avut timp din belșug să se gîndească, să aprecieze la justa lor valoare riscurile care aveau să se ivească de îndată ce va pune piciorul în Norvegia. Încă de la Oslo, cu cîteva zile înaintea plecării, își vopsise părul în negru, ceea ce, la ochii lui albaștri deschiși, îi dădea un aspect straniu. În camera de la hotel și-l revopsi și și-l aranjă.

După ce marea se liniști puțin, *Feie* ridică ancora, sim-bătă 26 ianuarie 1942. Era prima misiune a acestui cutter recent sosit în insulele Shetland. Larsen trebuia să-l debarce pe Rörholt într-un punct situat la nord de fiordul Nord. Niciodată o traversare n-a fost atît de grea, atît de plină de ghinioane. În rezervoare apa se amesteca cu combustibilul, iar motorul una-două se oprea, pentru a porni iarăși după o vreme. Rörholt bombănea. I se părea de neînchipuit ca o navă avînd de îndeplinit o misiune atît de importantă să fie lăsată să plece fără a fi pusă la punct și în astfel de condi-ții. Vremea rea și frigul făceau navigarea dificilă. Întin-seră pinzele. Curînd sarea mării, apa care îngheța prefăcură pinza într-un carton cu neputință de manevrat. Motorul, care pornise, se încingea și bătea. Toți, inclusiv Larsen, s-au îmbolnăvit. Treizeci și șase de ore în cap petrecute pe mare i-au trebuit lui *Feie* ca să ajungă la coasta norvegiană. Căzuse noaptea și nu mai era chip să pătrundă în fiordul în care trebuia debarcat Rörholt. Poposiră pe o insulă. Necazurile lor nu se terminaseră. Cînd se crăpă de ziuă, doi pescari acostară vasul lor. „Veniți de dincolo — spuse unul din ei —, atenție, în locul unde vreți să mer-geți germanii fac un nou control”.

Larsen, în ciuda bunăvoinței pe care i-o arătau acești bravi oameni, i-ar fi trimis la dracu! Seara următoare *Feie* era în același loc, cu motorul avariat. Navigînd cu ajutorul pinzei către sud, cap Kinn, Larsen hotărî să meargă să vadă dacă un agent lăsat de el pe coastă în cursul unei călătorii precedente se mai află în fiordul Stang. Omul era tot acolo unde fusese debarcat de Larsen, dar nu reușise să trimită nici un mesaj; aparatul său de emisie nu funcționa. Urcă la bord și Rörholt îi repară emițătorul. Intervenî un moment de șovăială, o oarecare nehotărîre care nu se potrivea nici cu caracterul lui Rörholt, nici cu cel al lui Larsen. Dar tra-versarea foarte anevoioasă îi pusese la grea încercare, îi obosise. Au rămas în apropierea unui chei dintr-un mic port și Rörholt își aminti că în fiordul Stang trăia încă bunica

prietenului său Turner, că acolo crescuse prietenul său... Pentru a cere instrucțiuni la Londra a fost pus în funcțiune înăuntrul cuterului un generator cu benzină, destul de zgomotos. Mergea prost și emanațiile de oxid de carbon l-au intoxicat pe mecanicul Iversen. Imediat după aceea își pierde cunoștința alți doi mateloți. Niciodată o misiune n-a avut atâtea „ghinioane“. Aflați în comă, oamenii au fost aduși, înveliți în păături, pe puntea acoperită cu gheață; după un timp îndelungat au reușit să-i reanimeze, făcându-le respirație artificială și folosind apoi mari porții de alcool. Valurile care se spărgeau pe puntea vasului *Feie* lăsau, retrăgindu-se, o crustă de gheață. Cel mai rezonabil era să se întoarcă la Shetland. A fost și hotărîrea pe care au luat-o Larsen, Rörholt și agentul, toți trei foarte indispuși.

Traversarea la înapoiere a fost dificilă. Marea continua să fie agitată, frigul poleia puntea și parîncele cu un strat subțire de gheață, pe care alunecai. Din nou se îmbolnăviră unii membri ai echipajului. Mecanicul Iversen, epuizat, uită să deschidă un robinet de ulei. Neavînd lubrifiant, cămașa de răcire a motorului plesni cu un zgomot puternic. La o tornadă care sufla din sud au ridicat velele, dar bastonul de bompres s-a rupt. De bine, de rău l-au reparat, pentru a se trezi la nord de insulele Shetland, cît pe-acî să le depășească. Larsen preferă să revină la Lunna Bay, mult mai aproape decît Lerwick. La 30 ianuarie, pe un viscol zdravăn, *Feie* intră în micul port și aruncă ancora în mijlocul celorlalte cutere norvegiene. Toți erau nemulțumiți. Misiunea eșuase. Mai rău, Rörholt se întîlnise cu un agent pe care nu trebuia să-l cunoască și iată că acum se găsea la Lunna printre alți agenți secreți! Englezii erau nemulțumiți, Rörholt la fel. În cursul călătoriei spre Norvegia el emisese la fiecare oră cite un mesaj la care englezii ar fi trebuit să răspundă, ceea ce nu s-a întîmplat. Rörholt nu mai avea încredere în aparatul său și cu atît mai puțin în englezi...

Norvegianul petrecu noaptea la Lunna. În cursul serii a fost anunțat că șeful său, Eric Welsh, vrea să-i vorbească de la Londra. Împrumută un Hillman care își trăise traiul și a doua zi în zori, însoțit de Larsen, care se instalase în ultima clipă pe scaunul din spate, se îndreaptă spre Lerwick pentru a telefona. Drumul, tăiat printre pereți abrupti, era prost și întortocheat, aidoma unei piste de bob. Furtuna de zăpadă îl obliga pe Rörholt să meargă încet. Deodată se trezi bot în bot cu o altă mașină, care, frînînd, derapă pe

pantă. Fiindcă era nevoit să conducă încet a putut să evite șocul și accidentul... În lumina difuză, novergianul văzu o siluetă înaltă strecurându-se din mașină. Era un militar, ofițer, și, fără îndoială, unul superior.

— Mergi nebunește. Cine ești dumneata? Să văd actele.

— Nu mi-e îngăduit să vă spun cine sint și cu atât mai puțin să vă prezint actele mele, răspunse Rörholt.

— Ei bine! am să-ți spun eu cine sint: colonelul Mackensie din *Royal Scotch*. O să mai auzi despre mine, și scoate-ți mîinile din buzunar. Ce fel de ținută este asta!¹².

Rörholt se supuse. Ținea cîte un colt în fiecare mînă.

— Regret, dar vă rog să vă adresați maiorului Mitchell, care este șeful meu, îi spuse el colonelului furios.

Larsen, după cum îi era obiceiul, rămăsese tăcut ca un pește.

Duminică 1 februarie, Rörholt se afla din nou la Londra, dar nu pentru multă vreme...

¹² Cîteva luni mai tîrziu Rörholt îl întîlni pe maiorul Mitchell la Londra: „îmi datorezi mai multe pahare duble de whisky, îi spuse acesta, paharele pe care a trebuit să i le ofer colonelului ca să-l potolesc!“

„Moștenirea neprețuită (a puterii maritime), izvorită din starea noastră insulară, a fost transmisă și cultivată de-a lungul timpurilor“.

LORD BEATTY
Alocuțiune rostită cu prilejul
alegerii sale ca rector
al Universității din Edinburg,
28 octombrie 1926.

CAPITOLUL AL IV-LEA

VOLUNTARI PENTRU O OPERAȚIE PRIMEJDIOASĂ

Nelson este întotdeauna prezent la Amiralitate. Strîns în uniformă sa, mic, slab, el străpunge cu privirea-i ascuțită pe ofițerii și marinarii englezi care de mai bine de un secol vin aici pentru a da sau a primi ordine, pentru a-și îndeplini îndatoririle cotidiene. Într-adevăr, nu este decît o statuie a învingătorului de la Trafalgar, dar, venind prin White Hall, această solemnă magistrală care leagă Charing Cross de Westminster Abbey, trebuie să treacă prin fața ei înainte de a pătrunde în inima puterii maritime engleze¹.

Amiralitatea este un minister: cu ușieri care poartă lanțuri ornate cu ancora marinei, în vestibul cu fotolii prevăzute cu covergi din piele neagră, care altădată au servit drept adăpost și loc de odihnă pentru căpitani obligați să rămînă vreme îndelungată pe duneta corăbiilor lor, cu birourile împodobite cu portretele amiralilor și cu scene de bătălii navale. Dar Amiralitatea este și o navă imensă cu cabine, coridoare cu plafoane joase, străbătute de nenumărate cabluri și țevi, acoperișuri pe care se înalță antene ale

¹ Este vorba de reproducerea la scară redusă a statuii lui Nelson care se găsește în virful coloanei din Trafalgar Square. Lucrarea datează din 1844. Este opera sculptorului E.H. Baily (1788—1878).

căror unde pot pătrunde pînă la cea mai mică navă ancorată pe un riu din Asia sau Africa, în sfîrșit, cu pavilionul său ridicat la ora prevăzută, cu același ceremonial uzitat pe toate navele Maiestății Sale.

Aici lucrează într-un ritm lent, cu un calm și cu o seninătate britanice, amirali, ofițeri, civili și W.R.N.S.² purtînd tricorn și uniformă albastră.

La 26 ianuarie 1942 domnea atmosfera premergătoare unei lupte. Se auzeau pași grăbiți, telefoanele zbirnîiau. După aerul preocupat al celor care cunoșteau știrea, era clar că un eveniment de importanță majoră scosese lucrurile din rutină. Într-un fiord norvegian *Tirpitz*-ul era gata pentru a ieși în larg!

În 17, Allied Central Interpretation Unit dăduse alarma. *Tirpitz*-ul nu era nici la Kiel, nici la Wilhelmshaven. Dispăruse... Pentru securitatea navelor aliate era un eveniment de o importanță deosebită.

Sir John Tovey, amiral, comandantul-șef al Home Fleet-ului, adoptă imediat decizia cea mai urgentă: plecarea convoiului P.Q.13³ spre Uniunea Sovietică a fost amînată *sine die*. Crucișătoare ușoare trimise la sud de Islanda trebuiau să împiedice trecerea cuirasatului german sau cel puțin să semnaleze prezența lui unor forțe superioare dacă *Tirpitz*-ul ar fi încercat să treacă în Atlantic, ocolind Marea Britanie pe la nord, cum a făcut-o *Bismarek*. În fine, operațiile în largul coastelor Norvegiei au fost anulate.

Neliniștea își pusese amprenta pe activitatea Amirali-tății. În aer plutea amenințarea unei nenorociri.

La 23, un mesaj provenit de la Medmenham a adus, în sfîrșit, o precizare: camuflat, confundindu-se cu muntele lingă care acostase, *Tirpitz*-ul se găsea în fiordul Faetten⁴ la 15 mile est de Trondheim. O rețea de plase antitorpile îi apăra cele trei laturi vulnerabile.

A.C.I.U. lucrase bine și repede, pentru că între dispariția *Tirpitz*-ului și reperarea sa atît de precisă trecuse mai puțin de o săptămînă.

² W.R.N.S. — Women's Royal Naval Service (Serviciul feminin auxiliar al flotei).

³ Convoaiele care plecau din Marea Britanie spre Uniunea Sovietică erau desemnate prin inițialele P.Q., urmate de numărul convoiului. Cele care navigau în sens invers aveau indicativul Q.P.

⁴ Fiordul Trondheim e alcătuit din mai multe fiorduri mai mici, dintre care unul este fiordul Faetten.

În ziua aceea Winston Churchill, care se afla la Amiralitate, în biroul primului lord al Amiralității, sir Dudley Pound, citea copia unei instrucțiuni, datată 25 ianuarie, semnată de premierul britanic și adresată generalului Ismay pentru Consiliul de stat-major.

Acum știm de trei zile că *Tirpitz*-ul se găsește la Trondheim. Distrugerea sau numai scoaterea acestui bastiment din luptă ar constitui azi cel mai mare eveniment naval. Nici un alt obiectiv nu se poate compara cu acesta. Fără îndoială nu dispune de o protecție anti-aeriană asemănătoare celei care există la Brest sau în porturile germane. Chiar dacă nu va fi decît serios lovit, îi va fi greu să se înapoieze în Germania. Merită, fără îndoială, să așteptăm luna plină pentru a întreprinde un atac nocturn, dar raidurile pe clar de lună nu se pot compara, totuși, cu cele desfășurate în plină zi. Situația navală în întreaga lume va fi modificată, iar dominația Pacificului va fi recucerită.

Trebuie să existe o coordonare perfectă între aviația de bombardament, forțele aeriene ale marinei militare și cele de pe portavioane. Trebuie elaborat un plan în vederea unui atac convergent — declanșat în zori sau în amurg — al unor avioane-torpiloare de pe portavioane și al unor bombardiere grele. Întreaga strategie a războiului gravitează în momentul de față în jurul cuirasatului care imobilizează patru mari nave de luptă britanice, fără să mai vorbim de cele două noi cuirasate americane care sînt menținute în Atlantic. Consider problema aceasta ca fiind de cea mai stringentă urgență și de cea mai mare importanță... O voi discuta mîine în ședința de cabinet și ea trebuie examinată detaliat în ședința Consiliului apărării de marți seară...⁵

— Da, aveți dreptate, întreaga strategie a războiului naval se învîrtește acum în jurul *Tirpitz*-ului, spuse sir Dudley Pound. Trebuie distrus, și încă repede. De la Trondheim poate încerca să se alăture bastimentelor germane de la Brest. Poate să taie calea convoaielor pentru Uniunea Sovietică, să le distrugă. Artileria crucișătoarelor care protejează vasele de comerț nu reprezintă nimic față de tunurile grele cu care este dotat *Tirpitz*. Navele noastre vor fi distruse mai înainte ca inamicul să intre în bătaia artileriei lor. Am dat ordinele necesare pentru ca între 10° longitudine vestică și 15°

⁵ Winston Churchill. *Le Tournant du destin*, vol. IV, Plon, p. 116—117.

longitudine estică să nu circule în același timp decât un singur convoi. Două cuirasate din clasa *King George* sînt gata ori-cînd să ridice ancora de îndată ce avioanele de supraveghere anunță ieșirea *Tirpitz*-ului. Din păcate, monstrul poate să scape...

— Este de dorit ca el să părăsească vizuina, spuse Churchill. Acolo e greu de atacat. Aparatele de pe portavioane nu-și pot folosi torpilele într-un canal atît de îngust, înconjurat de munți. Cît despre bombardiere, distanța pînă la baza lor din Scoția e prea mare. Chiar în noaptea asta flota noastră aeriană va efectua un prim atac cu vreo cincisprezece avioane⁶ — Halifax-uri și Stirling-uri. Dacă o bombă l-ar putea măcar avaria! Trebuie să-l determinăm să iasă, să lupte. Atîta timp cît nava aceasta blestemată va fi pe linia de plutire, ea va însemna pentru noi nesiguranță, perturbarea traficului maritim. O amenințare teribilă.

În timp ce-l asculta pe sir Winston, sir Dudley Pound își închipuia *Tirpitz*-ul năpustindu-se cu toată viteza pe la nord de Marea Britanie.

— Dacă pătrunde în Atlantic, în caz de avarie gravă, spuse el în cele din urmă, un singur doc uscat îl poate primi, cel pe care francezii l-au construit la Saint-Nazaire pentru *Normandie*.

— Să distrugem cala de la Saint-Nazaire.

— O să-l însărcinez pe Forbes⁷ să studieze chestiunea.

Cum avea să scrie Winston Churchill în *Memoriile* sale: „Saint-Nazaire era singurul loc de pe întreaga coastă atlantică unde *Tirpitz*-ul ar fi putut să folosească un doc uscat dacă avea să fie avariat. Dacă vom reuși să distrugem bazinul amenajat pentru reparații — unul dintre cele mai mari din lume —, pentru cuirasatul german va fi mult mai periculos să părăsească Trondheim în vederea unor operații pe ocean...”

Winston Churchill insistă, cerînd distrugerea cuirasatului german.

— În așteptarea submarinelor de buzunar trebuie să studiem cu perseverență noi mijloace pentru scufundarea *Tirpitz*-ului: să folosim, de pildă, oamenii-torpilă, cum au făcut italienii.

⁶ Mai exact: la atacul din noaptea de 28 spre 29 ianuarie 1942 au participat nouă avioane Halifax și șapte Stirling.

⁷ Amiralul Charles Forbes comanda pe atunci baza Plymouth.

— Greutatea constă în transportarea oamenilor-torpilă pînă în fundul fiordului norvegian. Cît despre micile submarine, pe care le studiază Varley, ele vor avea de străbătut toată Marea Nordului! În actuala situație este imposibil. Dar chestiunea nu ne-a scăpat din vedere, credeți-ne, sir...

— Să rezumăm, conchise Churchill. Obiectivul : distrugerea *Tirpitz*-ului sau grava lui avariere cît mai rapid posibil. Mijloacele: dacă iese: Flota metropolitană; dacă rămîne în fundul fiordului: aviația. Bombardamentele trebuie să se succedă fără întrerupere. În fine, noile mijloace de distrugere... Omul-torpilă la început, submarinul de buzunar după aceea. Să fie folosite toate aceste mijloace fără amîinare... Voi expune aceste proiecte, amănunțit, marți seară, la Consiliul apărării.

Voluntari pentru o operație primejdioasă! Iată expresia care a fost aleasă de către sir Max K. Horton, amiral, autoritatea supremă a flotei de submarine britanice. De o mare probitate morală, marinarul acesta n-a vrut să ascundă voluntarilor care se prezentau marile riscuri, pericolele mortale pe care le aveau de întîmpinat. Pe de altă parte, prin lipsa lui de precizie, apelul nu putea să-i dezvăluie dușmanului intențiile Amiralității!

Sir Max K. Horton începu prin a recruta doi ofițeri pe care îi cunoștea bine deoarece îi avusese sub ordinele sale la bordul submarinelor: G.M. Sladen și W.R. Fell. Ei aveau misiunea să aleagă printre voluntari pe cei mai buni și să facă din ei oameni-broască.

Ofițerul cel mai mare în grad din această comisie de selecție, comandantul G.M. Sladen, ofițer activ, cu un spirit vioi, era omul hotărîrilor rapide. Foarte înalt — Sladen avea aproape 2 m —, corpulent, acest fost portar al selecționatei de fotbal a submarinelor era în stare să antreneze pe oricine prin elanul său. Comandant al submarinului *Trident*, el debarcase recent, după ce torpilase crucișătorul *Prinz Eugen*[§].

Al doilea, W.R. Fell, avusese sub ordinele sale, înainte de a participa la acțiunile periculoase din largul coastelor Irlandei, flotila de submarine de la Portland. În cursul tentativei de debarcare în Norvegia, comandase nava de

[§] La 23 februarie, orele 6, în largul fiordului Trondheim.

debarcare⁹ *Prince Charles*. Dar cea mai mare mindrie a lui „Tiny“¹⁰ Fell era originea: se născuse în Noua Zeelandă. Visa ca după război să se reîntoarcă, să cumpere un vas cu pinze, o „brigantină“, și să viziteze insulele...

Era departe de realizarea acestor visuri, când, în martie 1942, *Prince Charles* fiind în reparație într-un doc londonez, „Tiny“ Fell, care, în ciuda poreclei sale, nu era mic, a fost rugat să meargă să-l vadă pe amiralul Horton.

— Cunoașteți acțiunea întreprinsă de oamenii-broască italieni la Alexandria? îl întreabă amiralul.

— Sigur.

— Ați fi interesat să faceți ceva asemănător, bineînțeles nu dumneavoastră personal, dar să antrenați oameni, să puneți la punct echipamentul?

— Da, sir.

— Bine. Duceți-vă la *Blockhouse*¹¹, îl veți găsi pe Sladen. A și pus mina pe doi sau trei voluntari, de un curaj nebun.

N-a fost nevoie de mai mult pentru ca săptămîna următoare ambii ofițeri să se afle împreună la Fort Blockhouse. Punînd laolaltă energia primului cu experiența celui de-al doilea, ei au început să alcătuiască din aprilie 1942 ceea ce avea să devină *Experimental Submarine Flotilla*.

Apărat dinspre mare de sparge-valuri, bastioane căptușite cu dulapi ca pe timpul lui Nelson, Fort Blockhouse servește drept bază a submarinelor flotei maritime militare. Aeolo debarcară, în martie 1942, primii voluntari pentru „operația primejdioasă“.

Cine erau acești oameni? De unde veneau? Nici ambiția, nici chiar patriotismul nu-i puteau îndemna pe cei mai mulți dintre ei să ia ceea ce presupuneau a fi *one way ticket* (un bilet numai de dus). Unii erau sături de monotonia postului pe care-l aveau, alții îndrăgeau riscul, fantezia sau, pur și simplu, marea. Un medic îi examina de îndată ce soseau. Sladen și Fell îi interogau pe un ton amical, cîteodată confidențial. Ceea ce te izbea cînd îl întâlneai pe Tiny Fell pentru prima dată erau zîmbetul, veselie și farmecul său. Muntele ăsta de

⁹ *Combined operations Infantry Assault Ship*. Intrat în marina militară engleză în 1918, Fell a servit pe submarine. Din 1925 a comandat navele de aprovizionare ale submarinelor X, *Titania* și *Bonaventure*.

¹⁰ *Tiny* — micuț. — *Nota trad.*

¹¹ Blockhouse este numele curent pentru Fort Blockhouse; numele oficial: H.M.S. *Dolphin*.

om inspira imediat încredere în raporturile cu subalternii lui; darul său de a reduce distanțele, deși își păstra superioritatea datorită mai mult calităților sale umane decât galeanelor, se exercita fără ca cineva să-și dea seama. Cu părul ciufulit, purtând o uniformă uzată, el trecea de la unul la altul, informându-se discret asupra nevoilor, a vieții fiecăruia, dînd sfaturi fără a avea aerul că o face. Era gata să pună toate aceste calități în slujba noii sale sarcini: formarea unor echipe de oameni robuști, buni înotători, capabili la nevoie să ia singuri o hotărîre.

Sladen și Fell experimentară un aparat ciudat: un soi de torpilă care, ulterior, avea să fie dotată cu un cap exploziv detașabil, menit să se fixeze sub coca unei nave inamice. Pentru moment, *Cassidy*, astfel se numea acest monstru de lemn, prototip de torpilă ghidată fără mijloace de propulsie, poseda totuși două cîrme, una de direcție și alta de imersiune, leșt și tuburi de aer comprimat. Primele încercări au avut loc într-un rezervor cu apă dulce.

A doua zi, pe o vreme frumoasă, în canalul îngust de la Horsea Loch, un colț pustiu al portului, doi oameni din prima echipă, după ce și-au îmbrăcat costumele de scafandru, au încălecat pe *Cassidy*. Pentru a reuși în operația de scufundare a torpilei, remorcată de o barcă cu motor, au fost necesare mai multe încercări și modificări.

La 1 iunie 1942, două luni după instalarea lui Fell la Fort Blockhouse, grupa cuprindea 24 de ofițeri din Royal Navy, 2 ofițeri ai armatei de uscat și 30 de subofițeri și marinari.

Prima victimă a fost locotenentul P.C.A. Browning. El își îmbracă D.S.E.A.¹²-ul, se scufundă, dar nu se mai ridică la suprafață. Scafandrii i-au găsit trupul după mai multe ore de căutare. Pentru prima dată acești oameni au înțeles că misiunea lor este riscantă, primejdioasă, și aceasta mai înainte de a se fi început vreo operație împotriva inamicului și într-un moment, dealtfel, foarte îndepărtat de ea. Pentru câteva zile entuziasmul le scăzu. Sladen și Fell știau de multă vreme că punerea la punct a aparatelor de scufundare, în

¹² *Davis Submerged Escape Apparatus* (D.S.E.A.) nu era de fapt un scafandru autonom, ci un aparat de respirat, alcătuit dintr-un sac de cauciuc de formă pătrată (40 cm × 40 cm), fixat de o butelie metalică cu oxigen. Butelia umplea sacul cu oxigen. În interiorul sacului se găsea o mică cutie de protosorb, produs care absorbea oxidul de carbon.

așteptarea unor torpile ghidate apte de luptă, antrenarea oamenilor cereau luni îndelungate de experimentare, semănate cu piedici și greutate.

Prin tatonări, pe baza experienței cotidiene, urmau să fie puse la punct aparate noi. În privința oamenilor acestora tineri, nu întotdeauna ușor de dirijat, trebuia oare „să li se toarne gaz peste foc“ câtă vreme nu erau în măsură să atace, sau entuziasmul lor se cerea temperat, cu riscul de a le cobori moralul? Trebuia adoptată o linie de mijloc, și încă flexibilă, în funcție de fiecare om. În acest joc dificil, Fell excela. Autoritatea sa lipsită de duritate, cunoașterea ciudățeniilor, defectelor și calităților fiecăruia, amabilitatea îl ajutau să-i țină pe toți în frâu, fără ca ei să-și dea măcar seama. Celor doi ofițeri le era frică de altceva. Seara, voluntarii plecau la Portsmouth sau la Gosport, unde mergeau la baruri, și unii din ei la femei. Din pricina băuturii puteau să devină mai vorbăreți decât trebuia, în ciuda recomandărilor care li se făcuseră de a păstra secretul... Dușmanul își avea și el agenții și spionii lui în porturile engleze.

În cele din urmă veni ordinul ca primele echipe să plece în Scoția pentru a se imbarca pe *Titania* — această hodo-roagă bine cunoscută de oamenii de pe submarine sub numele de *Tites*, ca una care le slujise înainte de război în Mediterana și în Extremul Orient drept depou. Această primă etapă permitea izolarea și un antrenament intensiv, ultima pregătire fizică și morală dinainte de faimoasa operație primejdioasă. Fell și Sladen erau mulțumiți de acest prim pas spre namic.

CAPITOLUL AL V-LEA INSULELE LOFOTEN

Fără a părăsi în cursul lunii februarie fiordul Trondheim, *Tirpitz*-ul a continuat să-și antreneze echipajul și și-a pus la punct artileria și mașinile. La bord — din ordinul comandantului Topp — se dădea foarte des alarma și fiecare alerga la postul său. Zi și noapte, toți cei aflați pe vas, chiar cei care nu erau de cart, aveau ordin să semnaleze imediat orice anomalie, orice punct suspect care ar fi apărut la suprafața apei, pe cer sau chiar pe uscat. Pe *Tirpitz* carturile se succedau, unul după altul, în monotonia lungilor nopți de iarnă, a peisajului alb-cenușiu și a tăcerilor înghețate, întrerupte doar de țipetele stridente ale pescărușilor care se roteau în jurul suprastructurilor.

Temîndu-se de atacul aviației engleze, comandantul *Tirpitz*-ului schimba adeseori locul de staționare. Primul raid avusese loc în noaptea de 29 ianuarie¹: cincisprezece avioane zburaseră deasupra fiordului. Nici o lovitură nu și-a atins ținta. Este adevărat că *Tirpitz*-ul, asemenea unei bijuterii așezate în fundul unui sipet, era greu de atins în acest șanț al fiordului.

¹ Vezi nota 6, p. 42.

De atunci, avioane venite, pare-se, din Uniunea Sovietică supravegheau de la mare înălțime deplasările navei. A.A. ușoară de pe vas, ca și cea terestră bubuiau. Avionul — aducînd a țîntar² — nu părea să se sinchisească de obuzele care explodau în juru-i. Îndrăzneala extraordinară a acestor observatori avea ceva provocator în ea.

La 13 februarie, în timp ce o parte din ofițeri luau dejunul în careu, veni o știre surprinzătoare transmisă la radio: „Sub ordinele amiralului Ciliax, *Scharnhorst*, *Gneisenau* și *Prinz Eugen* au părăsit Brestul în noaptea de 11 spre 12 februarie. Sub protecția Luftwaffe au străbătut Marea Minecii și strîmtoarea Calais. Vasele au intrat într-un port german“. O adevărată victorie pentru germani! Totodată o surpriză și pentru germani și pentru întreaga lume. Așadar, englezii erau departe de a fi stăpînii mărilor, așa cum prețindeau.

Pe căpitan-comandorul Bidlingmaier știrea îl lăsă perplex. „În fond, gîndi el, au fost folosite planurile mele, dar în sens invers“.

La rîndul său, Topp înțelese că Hitler avea să întărească Grupul naval de Nord, căruia *Tirpitz*-ul îi va servi drept navă-amiral, și asta îl mai consola puțin cînd se gîndea că ideea lui de a trece cu cuirasatul în Atlantic se mai amîna.

Reușita „Operației Cerberus“, realizată de amiralul Ciliax, întări încrederea ofițerilor și echipajului de pe *Tirpitz* în șefii și navele lor. Superioritatea englezilor nu era decît vorbă goală...

În seara aceea, la 30 km de *Tirpitz*, într-o cameră din Trondheim, un tînăr era cuprins de o mînie cu atît mai violentă, cu cît nu putea s-o exprime. Ochii săi albastru-deschis contrastau ciudat cu părul negru; se putea ușor observa că părul era vopsit.

Norvegianul tocmai ascultase postul de radio german trîmbițîndu-și victoria; lui i se părea că englezii, surprinși, n-au știut să reacționeze cu promptitudinea necesară. Trebuia să-și verse furia pe ceva sau pe cineva. Deschise un dulap. Acolo se găseau, sub o pătură zdrențăroasă, un sac de pînză groasă, cum folosesc marinarii, și o valiză mică din carton presat. Luă valiza, o așeză pe masă și o deschise. Era de fapt un post minuscul de radioemisie. Folosind un carton

² Avioane Mosquito (în engleză — țîntar) aparținînd lui Coastal Command.

nu mai mare decît o carte de joc, împărțit în pătrățele cu cifre și litere, redactă și transmise un scurt mesaj: *Is your Navy asleep*³? Cînd se gîndi la mutra pe care o va face englezul care va descifra mesajul — îl va transmite oare superiorilor lui? —, tînărul norvegian se potoli și zîmbi. Se ridică și merse pînă la fereastră. Afară vîntul spulbera zăpada, frigul se întetea. Străzile — dire în negru și alb — erau pustii. Tînărul se întoarse la locul său, se gîndi o clipă și alcătui un al doilea mesaj: *Grand father good health!* (Tata-mare este sănătos tun!) Ce nostim! Nici unul în afara celor inițiați n-ar fi putut înțelege că se referea la *Tirpitz*, ancorat în fiordul Trondheim.

Mesajele odată transmise, tînărul se gîndi la pericolele care-l pășteau dacă ar fi prins. Trei aparate de emisie în dulapul deschis, la îndemîna oricui! Carnetul său! Pe naiba, ori un aparat, ori trei, tot aia e! În ce privește codul și carnetul, poate va avea timp să le distrugă. Fie ce-o fi, simte nevoia să noteze șirul zilelor, însoțind datele de cîteva cuvinte care, mai tîrziu, îi vor permite să-și reamintească întîmplările⁴.

Björn Rörholt — căci el era — puse emițătorul înapoi în dulap, alături de sacul în care mai erau încă două, și aruncă peste ele pătura. Îmbrăcînd o scurtă care-l făcea să semene cu un marinar, coborî, trecînd pe lîngă gazda care îi închiriasse camera mobilată. Doamna Eileen Mitlid, o văduvă de război cu doi copii, punea cîteva buturugi în soba de tuci, copiii lucrau sub lampa cu abajur. La salutul său îi răspunse cu o privire bănuitoare. Pe vremea aceea nu închiriai cu plăcere unui necunoscut. Sosise în ajun, în cursul dimineții, cu o valiză în mînă și cu un sac de marinar în spate și nu discutasese prețul camerei, ceea ce era o greșeală.

Pe străzile din Trondheim, norvegianul se furișă pe lîngă ziduri, evitînd puținele puncte luminoase; dacă se încrucișa cu cineva, întorcea capul, de teamă ca vreun trecător să nu-l recunoască și să exclame: „Ia te uită, Rörholt, ce-i cu tine aici, te-ai întors?“

Trecu peste un pod, unul din numeroasele poduri din Trondheim. Făcu semn unui taxi să oprească. Aplecîndu-și capul, Rörholt dădu adresa lui Birger Grønn. Taxiul alunecă încet și Rörholt avu timp să vadă defilînd fiecare casă. Multe

³ „Marina dumneavoastră doarme?“ — *Nota trad.*

⁴ Grație acestui carnet a fost în măsură colonelul Rörholt să ne informeze atît de exact.

erau locuite de prieteni, de oameni de vîrsta lui. Oare ce s-o fi întîmplat cu ei? Ar fi vrut să oprească, să sune la ușa lor, să se intereseze de ei, dar așa ceva îi era interzis. Pînă atunci totul mersese bine, și nu voia, dintr-o imprudență, să strice treaba. Traversarea mării din insulele Shetland pînă în Norvegia pe *Arthur*, cu zăpitanul Larsen, tot taciturn, dar mai amabil, s-a petrecut fără incidente, în afară de faptul că s-a simțit foarte rău din cauza vremii proaste. Pe bord se mai aflau alți doi norvegieni, din S.O.E.⁵, cărora, în momentul plecării, le-a fost prezentat sub numele de Rolf Christiansen. Din fericire, agenții cunoșteau bine regiunea, fiindcă fără ei, după debarcarea lor la Norddjöy, în fața insulei Fröya, el s-ar fi prăpădit... Rörholt se gîndi cît de degajați erau cei doi oameni, își aminti de vasul de pasageri pe care l-au luat toți trei pînă la Trondheim. Un soldat german l-a ajutat să-și ducă valiza cu... aparatele de emisie. Rörholt conchise: pentru a trece neobservat, cel mai bine era să se amestece în mulțime, să folosească autobuzele, trenurile, vasele de pasageri, la fel de firese ca toată lumea.

Ajunse pe înălțimile care domină Trondheimul. Își plăti taxiul în fața casei lui Birger Grønn. Poarta se deschise în fața lui fără să fie nevoit să sune.

— Intrați și vă încălziți. Ce vreme! Ce vînt afurisit! Slavă domnului! Datorită șantierelor pot să mai am puțin carbune. Scoateți-vă și paltonul... luați loc... un pahar cu coniac?... Da, coniac veritabil. Mai este ceva pe fundul unei sticle... Odată și odată trebuie să se termine și el.

De îndată ce se instalează într-un fotoliu, Rörholt vorbește.

— Adineauri am semnalat englezilor prezența *Tirpitz*-ului în fiord... De fapt, nu v-am mulțumit pentru primirea de ieri, de la birou. Eram obosit din cauza călătoriei și puțin emoționat că mă regăsesc în acest oraș.

— Am preferat să vă primesc aici. Pe șantier sînt sigur de oamenii mei, dar nu luăm niciodată suficiente măsuri de precauție. Dealtfel, domnii aceștia vin adeseori să mă viziteze. Repar una din navele lor. Bineînțeles, nu-mi place treaba asta, dar cum aș putea proceda altfel? Așa pot să știu o sumedenie de lucruri despre starea și mișcările vaselor lor.

— Tocmai pentru aceasta, răspunse Rörholt, vreau să organizez o rețea de prieteni în punctele principale ale coas-

⁵ Special Operations Executive — Serviciul secret operațional.

tei. Vor dispune de aparate de emisie, menite să semnaleze englezilor aceste mișcări. Am adus cu mine trei aparate.

— Trei?

— Sînt în camera mea.

Birger Grönn ridică capul.

— Va trebui să vă găsească o altă locuință. Nu prea știu mare lucru despre această văduvă.

— Are doi copii.

— Să revenim la rețeaua noastră. M-am gîndit și eu la ea după venirea germanilor și am vorbit cu prieteni de nădejde... Magne Hassel, Odd Sörli⁶ și fratele lui, Trygy Gundersen, Herbert Helgesen și alți cîțiva...

— Pentru englezi, obiectivul numărul unu este *Tirpitz*-ul, „Grand father“. Operația este denumită „Nurse Maid Operation“⁷.

Grönn zîmbi. Rörholt asta nu era lipsit de imaginație.

— Trebuie să plasez mai întîi posturile de emisie... Voi păstra unul, polonez, continuă Rörholt. La Londra nu voiau să-mi dea aparatul acesta minuscul. Așa că l-am subtilizat.

Grönn păru să ezite... Un timp rămase tăcut, contemplînd coniacul din pahar, de o frumoasă culoare castaniu-aurie.

— Pentru primul post așa avea pe cineva, spuse el în cele din urmă. Unul din prietenii mei, Magne Hassel... Din păcate, există o dificultate, și încă una serioasă...

— Care anume?

— Casa lui este la Agdenes.

— Agdenes! La intrarea în fiord! Perfect! De acolo poate vedea intrarea și ieșirea vaselor... O poziție strategică.

— Mai mult decît strategică! Locuința prietenului meu se găsește în interiorul fortăreței. Nu poate intra nimeni în casă fără o autorizație a Comandaturii din Trondheim sau a ofițerului care comandă Agdenes și nu vă văd prezentîndu-vă la corpul de gardă cu postul dumneavoastră de emisie în mînă!

— Într-adevăr, nu mă văd nici eu. Totuși...

— O să încercăm să facem o treabă bună... Încă nițel coniac. A rămas prea puțin pentru ca să nu-l terminăm. După aceea am să vă arăt tablourile mele. Pictez, asta mă distrează... Aveți în față Montmartre, Butte și Sacré-Coeur. Aici e căsuța unde îmi petreceam vacanțele în vremurile bune!

⁶ Odd Sörli și Pevik erau cei doi agenți aparținînd S.O.E., sosiți la Trondheim împreună cu Rörholt la 12 februarie 1942.

⁷ „Operația Dădaca“. — *Nota trad.*

Rörholt se prefăcu interesat de pictură. În fond se gîdea la *Tirpitz*, la „Operația Dădaca”, pe care trebuia s-o organizeze de-a lungul întinsei coaste norvegiene⁸.

Prin minte îi treceau și alte nume de norvegieni decît cele amintite de Grønn: Hugo Munthe-Kaas, Kristian Fougner, Grande, Növik, care locuiau în apropiere de locul unde era ancorat *Tirpitz*-ul. Cei mai mulți fuseseră antrenați împreună cu el în compania Linge și toți știau să se folosească de un post de radioemisie.

În seara zilei de 21 februarie, *Tirpitz* părăsi pentru cîteva ore locul de staționare de lângă colină, pentru a se deplasa în fiord și a ieși în întîmpinarea crucișătorului *Prinz Eugen* și a cuirasatului *Admiral Scheer*, semnalate în drum spre Trondheim. Escortate de trei distrugătoare, navele veneau să întărească flota de nord. Vremea era proastă și trimbe de zăpadă reduceau vizibilitatea. Vasele au reușit să ajungă în fiordul Grimstad, la sud de Bergen, unde au ancorat, fără să fie reperate de aviația inamică⁹.

Ghinion! Torpilat la 23, la orele 6 dimineața, în apropiere de fiordul Trondheim, *Prinz Eugen* a suferit avarii grave. *Prinz Eugen* a luat parte între 12 și 13 ale aceleiași luni la trecerea navelor, prin Marea Mîneei, de la Brest la Wilhelmshaven. Submarinul care l-a torpilat la 23 februarie a fost *Trident* (comandant G.M. Sladen).

Tirpitz a rămas deci în fiord. Comandantul său și cîțiva ofițeri știau acum că submarine engleze patrulează în largul Trondheimului, așteptînd cuirasatul la ieșirea din strîmtori, dacă se va hotări să iasă în larg.

Admiral Scheer sosi în după-amiaza zilei de 22 februarie și aruncă ancora în apropiere de *Tirpitz*. *Prinz Eugen*, deși avariat, reuși să-și continue călătoria. În aceeași seară, la orele 23, a ajuns la Trondheim.

A doua zi Rörholt îi preveni pe englezi: *We have got the two babies, are safe and sound with their other playmates*¹⁰.

⁸ De fapt, existau mai multe rețele, organizate și conduse de englezi, care nu știau una de existența celeilalte.

⁹ Amiralitatea a trimis în recunoaștere niște avioane Beaufort, deoarece aflase de plecarea navelor *Prinz Eugen* și *Scheer* din Wilhelmshaven.

¹⁰ „I-am găsit pe cei doi copilași, care sînt teferi și nevătămați, împreună cu ceilalți tovarăși de joacă”. — *Nota trad.*

Plictiseala se isca din uniformitatea zilelor, mistuite de lunga noapte polară, care deregla și perturba deprinderile.

În ciuda multiplelor ocupații, a alarmelor și a exercițiilor efectuate în fiord, a timpului liber organizat după un regulament meticulos, vremea se scurgea greu. Din Germania veneau vești bune, excelente chiar în ce privește Wehrmachtul, care repurta victorii, neliștitoare pentru orașele germane, supuse unor bombardamente din ce în ce mai frecvente. Amănunte despre aceste raiduri, care erau cu atât mai cumplite cu cât depărtarea creștea, circulau printre marinari. Ei începură să bombăne împotriva grăsanului de Göring și a forțelor sale aeriene, care, în ciuda fanfaronadelor, nu puteau nici să apere populația civilă și nici măcar să-l pună pe *Tirpitz* la adăpost de privirile indiscrete.

Nu puteau fi puși la nesfârșit să-și irosească timpul demonstrând mașinile, ungind tunurile, verificând instalațiile electrice. Cu toate că entuziasmul din primele zile nu se spulberase, Înaltul comandament înțelese că trebuia să vegheze la menținerea moralului. Înghesuiri în spații restrânse, luându-și mesele mereu în același loc, prinzându-și hamacele unul alături de celălalt, nedespărțindu-se nici măcar cu prilejul scurtelor ieșiri pe uscat, erau de ajuns câțiva nemulțumiți, câțiva „protestatari“, pentru a contamina întreg echipajul. Nimic nu este mai propice pentru izbucnirea unei rebeliuni decît un mare cuirasat. Nu era cazul cu *Tirpitz*, unde gîndul la vreo revendicare nici nu le trecea prin minte celor 2 400 de tineri mateloți. Totuși marele-amiral Raeder nu uita de revolta marinarilor în timpul înfrîngerii din 1918, așa că edită și difuză printre ofițeri o broșură, conținînd sfaturi menite să evite orice mișcare subversivă.

Düwel, însărcinat să vegheze în special asupra disciplinei, cerea rapoarte; comandantul Topp organiza conferințe; cîteodată se dădeau filme, dar reîmprospătarea programelor era dificilă. Echipajul asista la spectacole prin rotație. Dr. Kiel montă un spectacol cu marionete. Personajele, costumele, decorurile, sala de teatru le construie pe toate singur, cu răbdare și cu o îndemînare care stîrniră admirația tuturor. La aceste reprezentații ofițerii și echipajul stăteau de-a valma pe aceleași bănci.

La această egalitate, atât în timp de război cît și în timp de pace, comandantul Topp ținea mai presus de orice. Știa bine că, în unele flote străine, flagrantă deosebire de tratament, mai ales în privința hranei, între ofițeri și trupă își

avea partea ei de vină în istoria revoltelor. Pe bordul cuirasatului *Tirpitz* se serveau aceleași bucate pentru toată lumea. Mesele abundente și bune puteau fi invidiate de mulți dintre civili, deși erau, poate, cam lipsite de variație: supa de fasole, cartofii și carnea erau gătite la un loc. „Bucătarii“ de pe *Tirpitz* făcuseră ucenicie și cursuri speciale șase luni de zile la Berlin!

O treime din echipaj cobora, pe rînd, pentru cîteva ore pe țarm. După ce se împrăștiu pe colină sau de-a lungul drumului și își făceau cîteva cumpărături în prăvăliile din satele dimprejur, se întorceau degrabă la bord. Unii se mulțumeau să urce pînă la o fermă mare, așezată sus pe colină, într-o vilcea. Fermierul Harold Rökke văzuse cu inima strînsă această navă uriașă amarînd în linie dreaptă, la o sută de metri de casa și de grajdul său. Adio liniște și pace. Se întreba dacă n-ar trebui să-și evacueze soția și cei doi copii, două fete, cînd văzu apropiindu-se pentru prima dată cîțiva marinari. N-aveau înfățișarea unor indivizi rău intenționați. Le-a vîndut ouă, au băut lapte. Cîteva zile mai tîrziu, soldații se instalară într-o clădire și săpară o groapă circulară la douăzeci de metri de casa lui. Apoi montară un tun de apărare antiaeriană. Pentru Harold Rökke începea războiul¹¹.

Ofițerii, cum era inginerul-șef al navei, Paul Steinbichler, învățau norvegiana, studiau istoria și filozofia cu ajutorul cărților din biblioteca de pe vas. Se puteau împrumuta cărți de pe un vaporas de pasageri care altădată își făcea serviciul pe Elba. Transformat în bibliotecă plutitoare, naviga între Stravanger și cercul polar.

Cîțiva ofițeri melomani cîntau la pian și la vioară; echipajul prefera acordeonul sau ocarina. Duminica își puneau cu toții ținuta de gală pentru a asculta fanfara vasului sau, adunați pe puntea din spate, un discurs rostit de Charlie.

Gornisții, trompeții și toboșarii aveau o înfățișare impunătoare cu instrumentele lor împodobite cu fanioane pe care era imprimat blazonul navei: două corăbii ale vikingilor¹².

¹¹ Ulterior germanii rechiziționară ferma lui Rökke. Ea a fost distrusă de bombe engleze. Astăzi Rökke locuiește într-o casă reconstituită.

¹² Însemnele blazonului au fost stabilite la scurt timp după lansarea navei. Foarte ciudat, *Tirpitz*-ul avea să-și desfășoare cariera navală și să sucumbă în apele străbătute cîndva de vikingi.

Marea problemă era alcoolul! Ofițerii și mateloții primeau o rație suplimentară de ziua onomastică și de ziua de naștere. O dată pe lună, mai toți primeau încă o porție. Unii o păstrau ca să o schimbe cu norvegienii pentru somon afumat și tricotaje de lână.

Ofițerii făceau excursii de douăzeci și patru de ore, un fel de week-end-uri, pe care și le petreceau la Trondheim, Aasen sau chiar în Suedia. Ca să treacă frontiera era suficient să se îmbrace civil. Marile distracții erau pescuitul, care îmbunătățea obișnuita masă zilnică, și schiul. Pe pantele înzăpezite care coborau spre riul Hopla, ofițerii și mateloții alunecau, cădeau, în hohotele camarazilor, se ridicau și porneau mai departe. Comandantul Topp privea aceste distracții cu un ochi binevoitor, deși menținea întotdeauna nava gata pentru executarea manevrelor de ieșire în larg în timpul cel mai scurt.

Popularitatea lui Charlie a crescut datorită unui incident care i-a făcut pe cei ce se bărbiereau să ridă pe seama celor bărboși. Lui Topp nu-i plăcea părul de prisos, detesta barba în chip de colier, pe care cîtiva ofițeri tineri credeau că sînt datori să și-o lase ca să capete o înfățișare serioasă, demnă de un lup de mare. Într-o zi, pe cînd comandantul se afla în careul ofițerilor, se adresa pe un ton pe jumătate sever, pe jumătate mualit, unui locotenent, purtătorul unei bărbi în devenire.

— Domnule locotenent, fă-mi plăcerea și dă jos iarba aceea care-ți crește pe bărbie, și cît mai curînd.

Tinărul roși pînă în vîrfurile urechilor și dispăru. După zece minute se reîntoarse în careu proaspăt ras. Prezența lui Charlie împiedică risetele.

A doua zi toate bărbile dispăruseră.

Week-end-ul de la 6 la 7 martie a rămas în stadiul de proiect. La 5 martie, orele 23,45, sosi un ordin. Cercetarea aeriană¹³ reperase un mare convoi englez în apropierea insulei Mayen, și *Tirpitz*-ul a trebuit să părăsească locul unde stătea la ancoră într-un răstimp de patru ore; moralul oamenilor crescuse precum mercurul în barometru după furtună. Porneau, în sfîrșit, la luptă! Știri îi urmă o așteptare îndelungată și neliniștitoare pentru un echipaj care nu cunoscuse încă botezul focului...

¹³ Un avion Focke-Wulf descoperise convoiul la 5 martie, la prînz.

În ziua de 6, la amiază, pe o vreme corăplet senină, *Tirpitz*-ul se îndreptă spre ieșirea din fiord... Trondheim fu lăsat în urmă, la babord. Îl încadrau trei distrugătoare: *Hermann Schoemann*, *Friedrich Ihn* și *Z-25*. Trecu prin fața localității Agdenes și deodată se pomeni în largul mării; 25 de noduri! Marea navă nu suferea din pricina hulei, a valurilor înalte de mai mulți metri; pe toate punțile, în suprastructuri, oamenii erau la posturile de veghe. Nu se arăta nici un avion, nici un submarin¹⁴. Totul ar fi fost perfect dacă navele de escortă ar fi reușit să mențină aceeași viteză. Cele trei distrugătoare își păstrau cu greu poziția în formație. Dificultățile lor erau vizibile. Provele li se cufundau adine în valul provocat de hulă înainte de a se ridica lent, pentru a reintra apoi în valuri în timp ce tone de apă se scurgeau de pe vas. *Tirpitz*-ul însă înainta repede, uniform, sigur. Stăpânea marea. Topp reduce viteza la 23 de noduri. În felul acesta avea să consume mai puțin din prețiosul carburant, iar contratorpiloarele vor naviga mult mai lesne.

La bordul *Tirpitz*-ului, amiralul Ciliax, îmbarcat cu puțin înainte de ridicarea ancorei, își arboră pavilionul. După succesul „Operației Cerberus“, prezența sa în preajma lui Topp era o garanție de victorie¹⁵. Adeseori era pe puntea de comandă alături de Topp și Düwel, ultimul întotdeauna ceva mai în spate. Despre convoiul englez se credea că ar fi alcătuit din 14 vase înțesate cu materiale, tancuri, avioane și că s-ar îndrepta spre Murmansk. Fără îndoială că a doua zi va putea fi văzut. Îl și vedeau dispersat, scufundat, împreună cu escorta de crucișătoare și distrugătoare.

Îngrijorător era faptul că, de la plecarea din Trondheim, amiralul Ciliax și comandantul Topp nu primiseră nici o știre. Dar vremea era atât de proastă!

Noaptea de 6 spre 7 trecu fără incidente.

La 7 martie, orele 8 dimineața, *Tirpitz*-ul se găsea în dreptul portului Tromsø. Scurt timp după aceea, amiralul Ciliax ordonă distrugătoarelor să se detașeze și să înainteze în linie de front către nord-est, la câteva mile spre tribord. Începînd din momentul acela, aprecia el, convoiul și escorta

¹⁴ Germanii se înșelau. Submarinul *Seawolf*, care veghea în largul Trondheimului, observă, în seara de 6, un mare bastiment inamic și semnală ieșirea lui.

¹⁵ Amiralul Otto Ciliax primi drept recompensă Crucea de fier la 21 martie 1942. Intrat în marină în 1910, el avea în 1942 cincizeci și unu de ani.

sa puteau fi observate în fiecare clipă. Se lăsase un frig strașnic; punțile se acoperiră cu chiciură, apoi cu gheață, care se prinsese de toate asperitățile, atârând în formă de turturi. Navigau în Oceanul Înghețat de Nord la peste 70° latitudine. Pentru vasele mici noaptea a fost grea.

Amiază. Convoiul încă nu se zărește. Situația e disperată. Să fi consumat de pomană atita păcură? *Tirpitz*-ul, imensă fantomă albă, este singur pe oceanul cenușiu-murdar, sfirtecat de hulă.

Amiralul Ciliax nu știa, și nu putea să știe, că tocmai atunci convoiul P.Q.12 se găsea la citeva mile în urma *Tirpitz*-ului, în timp ce Q. P. 8 era în drum spre Anglia, aproape gol, la o mică distanță în fața lui. În realitate, *Tirpitz*-ul era singur, în timp ce flota amiralului Tovey: *King George V*, vasul-amiral, *Duke of York*, *Renown*, care purta pavilionul viceamiralului A.T.B. Curteis, comandantul secund al Home Fleet-ului, *Berwick*, *Victorious* și 12 distrugătoare se aflau la distanțe între 80 și 90 de mile de *Tirpitz*. Tovey a recepționat mesajul vasului *Seawolf*, retransmis de Amiralitate, și Home Fleet-ul a ieșit neîntârziat în întâmpinarea *Tirpitz*-ului, atacarea convoiului fiind prevăzută între insula Jan Mayen și insula Urșilor.

Vizibilitatea este foarte proastă, iar timpul trece. S-a atins limita gheturilor, care se întrevăd între două straturi groase de piclă sau prin perdeaua înghețată a ploii. În sfirșit, la orele 16,30, mesajul contratorpilorului *Hermann Schoemann* curmă monotonia cursei. Întâlnise un vas sovietic care i se părea că naviga gol. Cu o torpilă îl scufundase! Să fie acesta convoiul visat? Nul! (Era vorba de *Ijora*, care se găsea în urma convoiului Q. P. 8.) În jurul *Tirpitz*-ului, care acum se îndrepta spre est, în punctul unde vasul sovietic fusese scufundat, marea continua să rămână pustie. Contratorpiloarele consumaseră atita păcură, încît trebuia sau să fie reprovizionate, sau să se ordone înapoierea lor la bază. *Friedrich Ihn* este trimis la Harstadt. Celelalte două distrugătoare navighează în cerc în jurul *Tirpitz*-ului, doica lor. E gata totul pentru transfuzia de carburant. Dar marea este prea agitată. Punțile sînt înghețate. Oamenii alunecă și cad. Totul e înghețat. Z-25 se prezintă și abia după un bun sfert de oră, pe o noapte neagră, în care nu s-a aprins nici măcar un becuț, reușesc să-i bage un furtun. De îndată ce pompele intră în acțiune, hula violentă îl îndepărtează pe Z-25 și smulge totul din loc. Operația este reluată fără

rezultat. Vine la rînd *Hermann Schoemann*! Aceeași muncă grea, același insucces. Amiralul Ciliax nu ezită: aprovizionarea cu păcură a celor două bastimente se va face la Tromsø, așa că ele vor părăsi *Tirpitz*-ul a doua zi dimineața.

Sînt însoțite o bucată de drum... Acum cuirasatul este singur, izolat în Oceanul Arctic. Pe data de 8 se găsește între Capul Nord și insula Urșilor.

Deodată alarmă! Oamenii de veghe semnaleză la orizont fum și catarge... Să fie Home Fleet-ul? Nu. Marele telemetru, instalat deasupra postului de comandă, un Zeiss, o realizare a industriei optice germane, nu observă decît neguri și sloiuri de gheață care dispar și reapar pe un orizont închis.

Șfichiuită de ger și de vînt, se mai scurge o dimineață. Un orb în căutarea altor orbi¹⁶ și riscul de a se ciocni de ghețari plutitori era mare...

Orele 12! Alarmă pe *Tirpitz*! Un submarin la babord. Iese la suprafață. Distanța 400 m. Topp se năpustește pînă la extremitatea punții de comandă. Nu-i nevoie de binoclu pentru a vedea vasul la suprafață. „Atențiune! Gata pentru deschiderea focului“. Dar turela submarinului se deschide și apare un ofițer.

Comandant către comandant. N-am fost avertizat de prezența voastră și eram gata să vă torpilez, semnală el. Topp grozav ar fi vrut să-i răspundă: „Nici noi și era cit pe-ce să vă seufund“. Dar se abțînu, ar fi însemnat să dea în vileag o defecțiune de organizare, de corelare între servicii. Submarinul se seufundă din nou...

În ciuda rezistenței sale, Topp începu să simtă oboseală. Pe marea agitată, patruzeci de ore fără un repaus adevărat! La orele 8 seara, amiralul Ciliax îl rugă să părăsească pentru un moment puntea de comandă și să vină să discute la el în birou.

Amiralul Ciliax este omul hotărîrilor rapide. Trufaș, tăios, cuvintele sale, deși poartă întotdeauna pecetea unei desăvîrșite politeți, sînt totuși ordine.

¹⁶ La prînz, în ziua de 8, *Tirpitz* a trecut pentru a doua oară pe la sud de insula Urșilor, la cîteva mile de convoiul P.Q.12. Comandantul convoiului primise ordin să treacă pe la nord de această insulă, dar a fost împiedicat de o banchiză. Neexecutarea ordinului, deși din rațiuni majore, ar fi putut fi fatală pentru convoi, care ieșea astfel de sub protecția Home Fleet-ului, aflată atunci la o distanță de 500 de mile spre sud-vest.

— Domnule comandant, spuse amiralul, goana noastră după convoi este inutilă acum... Ne-a scăpat, desigur, de sub ochi. Pe timpul ăsta mizerabil, aviația nu poate efectua nici o recunoaștere. Pe de altă parte, sîntem singuri, fără protecție, și Home Fleet, înștiințată de plecarea noastră de la Trondheim, este acum pe mare... Oamenii aceștia sînt bine informați. Mă înapoiez... Aveți obiecții?

Topp nu putea decît să aprobe hotărîrea care se conforma deizei *Tirpitz*-ului: *Ziel erkannt. Kraft gespannt. Pflicht getan. Herz obenan*¹⁷. Fără să mai aștepte, ordonă ofițerului cu navigația Bidlingmaier: „Cap sud. Direcția Trondheim“.

8 martie, orele 5,30 după-amiază. La bordul vasului *King George V*, amiralul Tovey tocmai își bea ceaiul, folosind una din acele cești mari, fără toartă, împodobite cu o ancoră, care poartă însemnele flotei maritime militare: R. N. Sir John Tovey este comandantul-șef al Home Fleet-ului de la 1 decembrie 1940. Chiar dacă luptele n-au fost prea numeroase de la începerea ostilităților, în schimb Tovey a participat la aproape toate ciocnirile; s-a aflat în fruntea divizionului de crucișătoare engleze în cursul luptei împotriva flotei italiene dată la 9 iulie 1940 la Punta Stilio; în calitate de comandant al Home Fleet-ului a condus și a luat parte la operațiunile care aveau să se termine cu distrugerea navei *Bismarck*.

Ca și adversarul său, amiralul Ciliax, Tovey a părăsit rareori puntea de comandă. A fost văzut plimbîndu-se cu pași mari — pentru a-și dezmoți picioarele — pe puntea vasului *King George V* și oprindu-se cîteodată pentru a privi marea. Ochii lui, două liniuțe luminoase de-abia vizibile sub plecapele cam umflate, te făceau să te gindești la cei ai unui boxer. De fapt va desfășura un adevărat meci, în mai multe runde, dacă este necesar. La cincizeci și opt de ani amiralul era zvelt, de o eleganță sobră. Tovey scruta fără binoclu orizontul, unde nu se vedea nici urmă de inamic. Poziția navelor sale o cunoștea cu precizie. Toată noaptea, șase dintre distrugătoare au scotocit cu atenție marea, cap nord, pe presupusa rută de întoarcere a *Tirpitz*-ului... Nimic și iar nimic... Atunci Tovey, nemulțumit, se pregăti de înapoiere. În spatele lui, Home Fleet se îndrepta spre vest, către Irlanda. S-a terminat. Cu atît mai rău, o vom lua de la capăt.

¹⁷ „Obiectivul cunoscut. Forța încordată. Datoria împlinită. Sus inimile!“ — *Nota trad.*

La 5,30 sosește o știre de la Londra: „Inamicul sud de insula Urșilor”¹⁸.

Încă nu-i totul pierdut. Amiralitatea e îndeobște bine informată. Un submarin sau un avion al forțelor din Coastal Command a observat, desigur, *Tirpitz*-ul și i-a indicat poziția. Inamicul continuă să fie pe mare și poate mai amenință convoiul pe care Tovey îl considera în mod nejustificat în afara razei sale de acțiune. Sint transmise pe loc ordine fiecărei nave. Primul virează *King George V*, iar celelalte bastimente îl urmează.

Direcția este nord-est. Tovey transmite optimismul său comandantului vasului lui *King George V*, ofițerilor și flotei sale cu laconismul obișnuit marinei militare: „Goniți către inamic”. La căderea nopții întreaga Flotă metropolitană naviga spre insula Urșilor aflată, vail, la o zi de mers pe mare cu 25 de noduri pe oră. Sufla un vînt înghețat. Nu-i prea plăcut să stai într-un post de veghe, dar fiecare rămîne pe locul lui, încordat, scrutînd orizontul, marea, ecranele radarului...

Spre ziuă, la orele 2,30, un mesaj al Amiralității curmă monotonia nopții petrecute pe mare: „Inamicul se îndreaptă spre sud”.

Tovey se apleacă peste harta în care este consemnat zigzagul rutei urmate, oră cu oră, din după-amiaza de 5 martie, clipa în care Home Fleet-ul, alcătuit din două formațiuni, se găsea la circa 100 de mile de convoiul cu indica-

¹⁸ Rezumăm mișcările Home Fleet-ului începînd de la 5 martie. Împărțită în două forțe, cea principală alcătuită din cuirasatul *King George V* (comandant-șef amiralul sir John Tovey), din portavionul *Victorious*, *Berwick* și șase distrugătoare; cealaltă din *Renown* (vice-amiral A.T.B. Curteis), *Duke of York* și șase distrugătoare, flota aceasta avea ca misiune să asigure protecția convoaielor plecate la 4 martie, unul P.Q.12 (șaisprezece nave) din Irlanda, celălalt Q.P.8 (cincisprezece nave) dintr-un golf al peninsulei Kola (Uniunea Sovietică). Cele două convoaie erau însoțite, ca, dealtfel, toate convoaiele, de cîte o escortă. Cele două grupări navale patrulau în jurul lui P.Q.12. La 6 martie, spre seară, *Seawolf*, submarinul în misiune de patrulare în largul Trondheimului, semnală ieșirea marelui bastiment de război și a trei distrugătoare. Puțin după miezul nopții informația a fost retransmisă de către Amiralitate lui Tovey. La 7 martie, orele 8 dimineața, forța principală se îndreaptă spre inamic, cap est. *Victorious* a fost informat; el trebuia să-și trimită avioanele de recunoaștere să repereze inamicul. Din păcate însă, vremea rea împiedică orice zbor. La orele 11,22, în timp ce convoaiele se încrucișau la 200 de mile sud-vest de insula Urșilor, Home Fleet și *Tirpitz*-ul se găseau la 80 și 90 de mile în urma lui P.Q.12 și înaintea lui Q.P.8. În ziua de 7, la orele 16,30, un cargou rusesc care

tivul P.Q. 12, care număra şaisprezece vase. Acum, dacă vrea să-i taie drumul *Tirpitz*-ului, care se îndreaptă spre Narvik sau Trondheim, trebuie să-şi sporească viteza şi să ajungă în arhipelagul Lofoten până dimineată... Poate că va avea norocul să găsească cuirasatul inamic în largul acestor insule şi să-l oblige să primească lupta? Tovey are impresia că *Tirpitz*-ul este acum singur, fără cea mai mică protecţie navală. Nu are decît o teamă: Luftwaffe cu bazele sale norvegiene de la Bardufoss şi Bodö ar putea să protejeze *Tirpitz*-ul, să-l apere şi să atace navele lui...

De la orele 2,30 dimineata, navele înaintează cu 25 de noduri pe oră... La orele 6,40, *Victorious* îşi lansează avioanele de recunoaştere. Fără să aştepte rezultatele recunoaşterii, douăsprezece avioane-torpiloare Albacore părăsesc la rindul lor puntea aceluiaşi portavion. Tovey îi urează comandantului vasului *Victorious* „Mult noroc!” şi-şi completează mesajul cu: „Domnul să fie cu voi”.

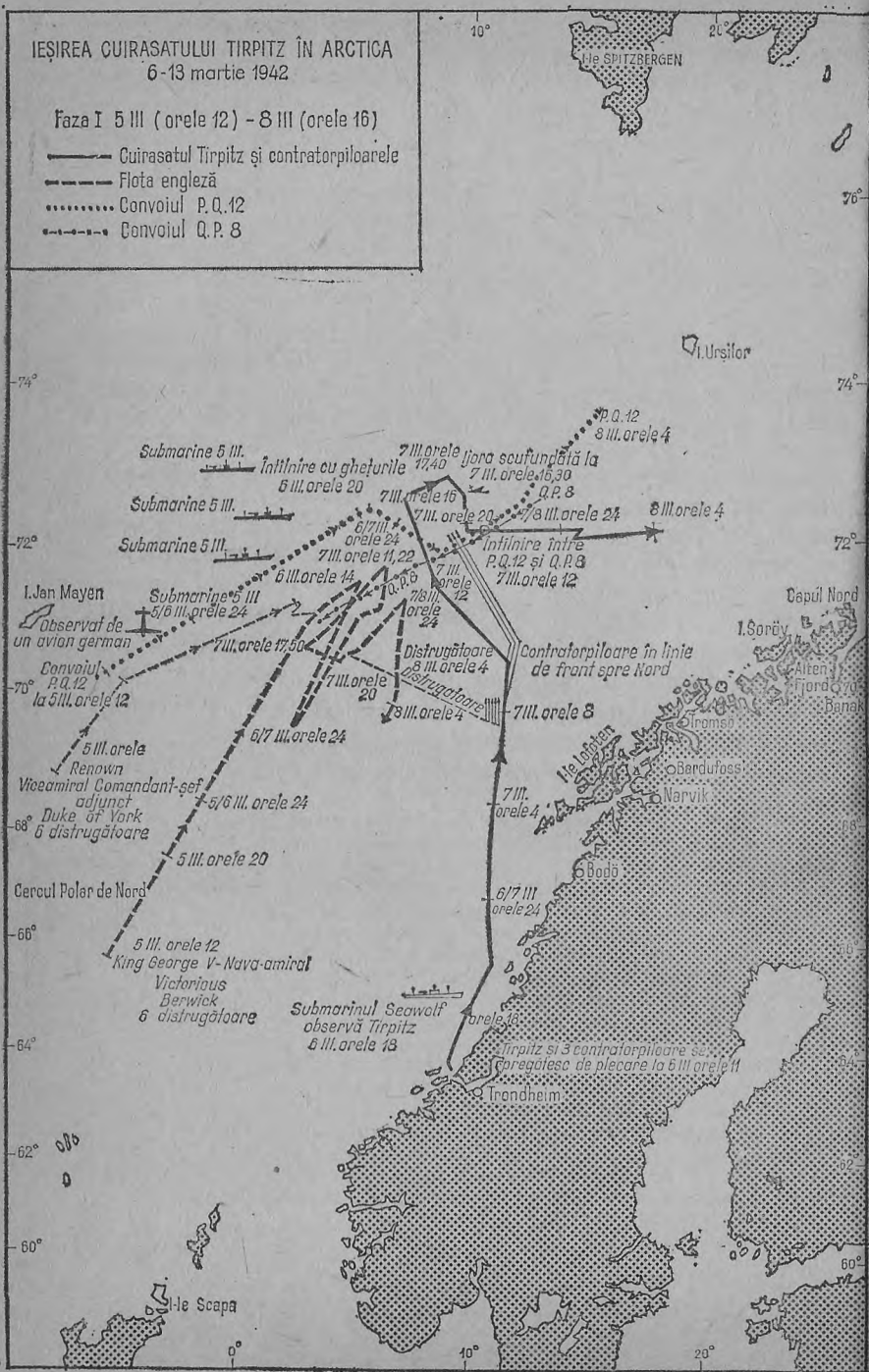
Făcînd haz de necaz, amiralul Ciliax şi comandantul Topp îşi spun că dacă n-au scufundat convoiul, ieşirea, prima în largul mării, n-a fost cu totul inutilă. În ciuda oboselii, vizibilă pe faţa fiecăruia, moralul echipajului este excelent. Aerul de larg, frigul puternic au biciuit voinţele şi chipurile. Topp a distribuit hrana şi băutura cu ceva mai multă largheţe. La bord totul se desfăşoară bine. Lofoten, insulele acelea cu culmi înzăpezite, încep să defileze la babord.

se tira după Q.P.8, *Ijora*, este scufundat de un contratorpilor german. El trimite un S.O.S., dar Tovey nu poate identifica cu precizie poziţia. În acelaşi timp poate să creadă că este vorba de *Tirpitz*. Ia direcţia est la orele 17,50 şi o modifică, punînd cap nord-est, la orele 20. Apreciînd că *Tirpitz*-ul trebuie să se întoarcă la bază, detaşează pe ruta probabilă şase distrugătoare. Acestea se îndreaptă la 8 martie, între orele 2 şi 6 dimineata, spre nord. Zadarnic. Lipsit de informaţii, pe data de 7, la miezul nopţii, Tovey se îndreaptă spre sud. A doua zi, pe 8, la orele 4 dimineata, trage concluzia că l-a scăpat pe *Tirpitz*, şi cum distrugătoarele sale nu-l mai protejează, hotărăşte să se înapoieze, punînd cap vest. Între timp, amiralul Tovey ordonă lui P.Q.12 să treacă la nord de insula Urşilor. Banchiza împiedică convoiul să execute ordinul. La prînz, *Tirpitz*-ul este la 80 de mile sud de convoi. După-amiază, Home Fleet-ul, care se îndepărtează, se află la 500 de mile de P.Q.12. Între timp Amiralitatea conchide că *Tirpitz*-ul se găseşte la sud de insula Urşilor şi nu se înşală. Amiralul Tovey primeşte la orele 17,30 ordinul să vireze de bord şi să reia căutarea inamicului. Tocmai în această fază a mişcărilor reluăm relatarea noastră. (După *The War at Sea*, vol. II. Cpt. S.W. Roskill.)

IEȘIREA CUIRASATULUI TIRPITZ ÎN ARCTICA 6-13 martie 1942

Faza I 5 III (orele 12) - 8 III (orele 16)

- Cuirasatul Tirpitz și contratorpiloarele
- Flota engleză
- Convoiu P.Q. 12
- - - - - Convoiu Q.P. 8



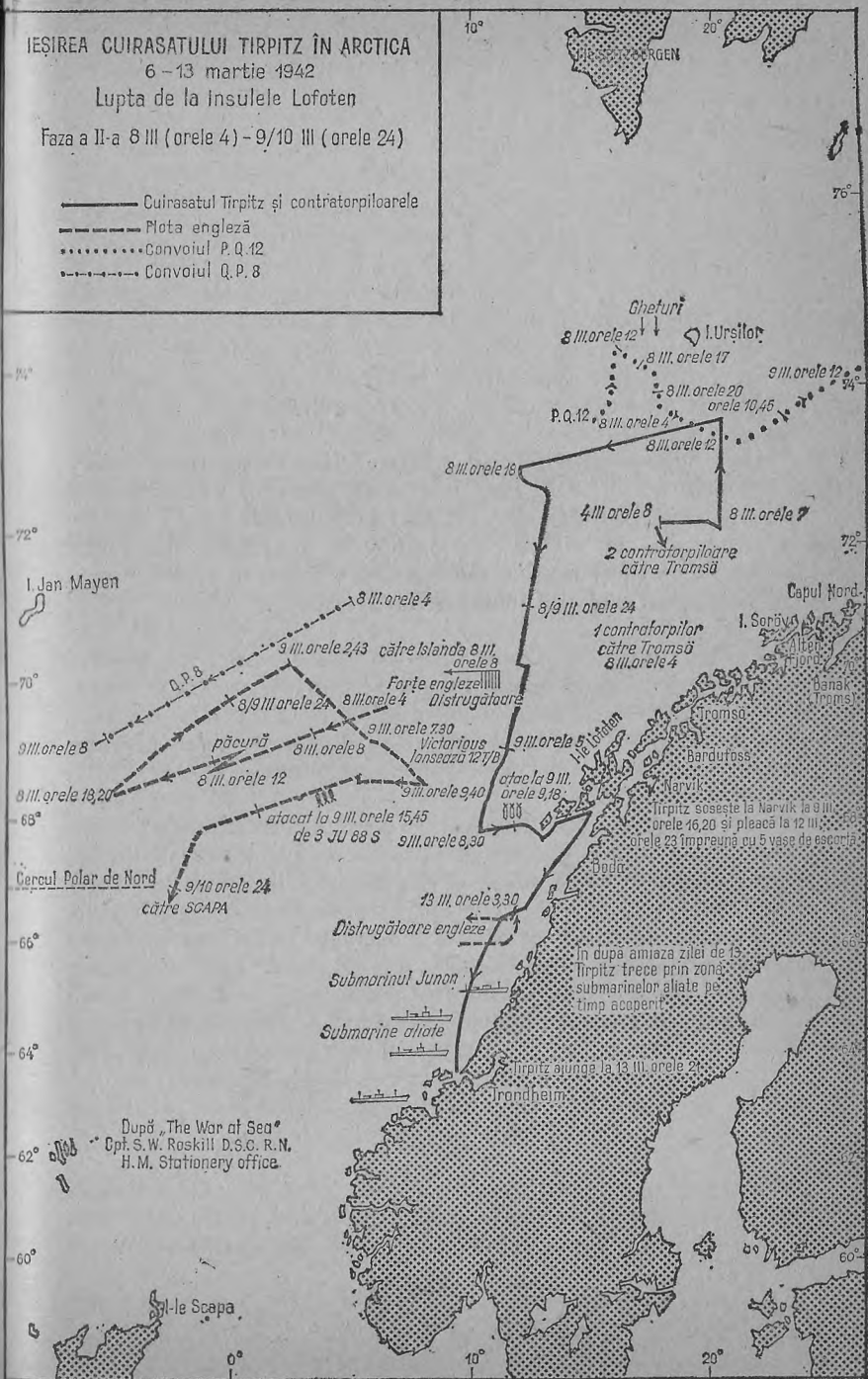
IEȘIREA CUIRASATULUI TIRPITZ ÎN ARCTICA

6-13 martie 1942

Lupta de la insulele Lofoten

Faza a II-a 8 III (orele 4) - 9/10 III (orele 24)

- Cuirasatul Tirpitz și contratorpiloarele
- - - Flota engleză
- Convoitul P.Q.12
- · - · - Convoitul Q.P.8



După „The War at Sea”
Cpt. S.W. Roskill D.S.C. R.N.
H.M. Stationery office.

Se văd bărci de pescari, care, de îndată ce zăresc gigantul cuirasat, care pentru ei este un monstru marin, se dau prudent la o parte.

9 martie, orele 7,30

Din ajun, de la orele 22, viteza se menține la 25 de noduri. Amiralul Ciliax se retrage în apartamentul său dinspre pupă. Știe că la primul semn alarmant, va fi prevenit. Comandantul Topp își permite o scurtă odihnă în camera de veghe din spatele timoneriei. Complet îmbrăcat, doarme așa cum știe să doarmă un marinar: cuprins de un somn profund de îndată ce s-a întins, dar capabil să redevină stăpîn pe judecata lui deîndată ce este trezit, în afară numai dacă un soi de instinct nu-l înștiințează că ceva anormal se petrece pe navă.

Deși cuirasatul a părăsit Arctica, frigul este încă puternic, vîntul suflă de la sud, prova *Tirpitz*-ului se cufundă și se ridică lent. Ofițerii de cart sînt la posturile lor pe puntea de comandă, la cîrmă, în timonerie, marinarii de veghe scrutează cerul și marea. Spre seară *Tirpitz*-ul își va ocupa din nou locul său de ancorare la Trondheim.

Pentru amiralul Tovey, pentru statul-major al vasului *King George V* așteptarea e lungă. Se vor întoarce oare avioanele Albacore fără să fi zărit nimic? În sfîrșit, la orele 8, un avion de recunoaștere transmite: „Văzut *Tirpitz*“. Comandantul grupului de avioane-torpiloare comunică: „Recepționat mesajul“.

Cele douăsprezece Albacore se precipită în direcția inamicului. Zboară jos, pentru a surprinde *Tirpitz*-ul printr-un atac neașteptat. Din păcate, vîntul suflă din sud, așa că îl au în față, reducîndu-le viteza. Dar iată-l și pe *Tirpitz*, care, avînd cap sud, este și el sub vînt. Înaintînd cu mare viteză, cuirasatul se îndreaptă spre Narvik sau Trondheim. La babord îl urmează un contratorpilor care se pare că luptă din greu pentru a-și menține viteza. La orele 8,40, primul avion-torpilor ajunge la distanța din care poate ataca. Dar brusc, apărarea antiaeriană a navei deschide focul, un foc violent, și *Tirpitz*-ul, cu o surprinzătoare suplețe pentru un bastiment atît de voluminos, schimbă de cap...

Instalat în biroul timoneriei, locotenent-comandorul Bidlingmaier, ofițerul cu navigația, își redacta jurnalul, ca în fiecare dimineață, precizînd că în seara din ajun i-a sugerat

comandantului să intre la Tromsö, unde fusese stabilită o bază pentru navele mari. Acolo s-ar fi putut aștepta informații privind convoaiele, deoarece Tromsö era la o distanță mai mică decât Trondheim de presupusa lor rută. Uneori, când ridică ochii, Bidlingmaier poate vedea în direcția babord, la aproximativ 120 de mile, munții din insulele Lofoten. S-ar fi spus că e un decor de teatru pentru o operă de Wagner. *Tirpitz*-ul și-a sporit viteza la 28 de noduri. Ofițerul se gîndește la manevrele din ajun. Fără a cunoaște amănuntele, știe totuși că ordine și contraordine, sugestii și instrucțiuni au fost date de către statul-major naval de la Berlin și de Marine-Gruppenkommando Nord de la Kiel. S-a vorbit de Trondheim, Tromsö, apoi de Narvik. O impresie penibilă de imprecizie, ba chiar de dezordine! Deodată, de la unul din posturile de veghe instalate pe suprastructurile cele mai înalte ale *Tirpitz*-ului se auzi o voce care anunța: „Două avioane în pupă: distanța 530 de hectometri“. (Germanii calculează distanțele în hectometri.)

Imediat, Bidlingmaier aleargă spre puntea de comandă. Acolo ordonă: „Anunțați-l pe comandant, 30 de noduri... cap est... avioanele de pe bord gata să treacă la izgonirea inamicului“.

În clipa în care comandantul Topp apare pe puntea de comandă, sună și alarma. Bidlingmaier expune în cîteva cuvinte situația și măsurile luate. „Bine“, aprobă Topp... Se apleacă peste hartă și hotărăște: „Cap către Vestfjord. Vom trece prin Moskenesstraumen“. Se privesc. Sînt numai 4 mile între promontoriul cu care se termină Moskenesöy, insula din extremitatea sudică a arhipelagului Lofoten, și insulița Mosken. Moskenesstraumen n-a văzut niciodată aventurîndu-se în apele sale periculoase altceva decât bărci de pescuit și cîteva mici nave de călători.

Topp vrea să-l pună pe *Tirpitz* la adăpost. E lipsit de orice protecție. Se îndreaptă cu mare viteză spre defileul presărat cu stînci. „Un avion inamic în această regiune a țărmlui, se gîndește el, și-a luat zborul nu de pe o pistă terestră, ci de pe puntea unui vas, a unui portavion, probabil *Victorious*. Or, bastimente de acest fel nu navighează niciodată singure. Fac parte dintr-o escadră cu cuirasate, cruceișătoare, contratorpiloare... *Victorious* este, cu siguranță, undeva la vest. *Tirpitz*-ul singur, cu toată puterea sa de foc, nu va putea lupta împotriva unei flote bine organizate ca

Home Fleet. Da, trebuie să se pună la adăpost în adinecul Vestfjord-ului și aceasta fără întârziere“.

Cele două avioane de la bord sînt catapultate în momentul în care amiralul Ciliax ajunge pe puntea de comandă.

Nu s-au scurs decît două minute de cînd veghea a anunțat cele două avioane inamice, și centrala de radiotelegrafie înștiințează puntea de comandă că a captat semnale: „Proveniența: două avioane de recunoaștere engleze“, a precizat centrala.

Topp n-a avut timp să-și manifeste satisfacția pentru această corelație, pentru această armonie dintre diversele posturi de luptă ale *Tirpitz*-ului cocoțate pe arboradă sau așeunse în adinecurile vasului. Ambele avioane pornite de la bord atacă în acest moment cu mitralierele cele două aparate inamice, care fac o jumătate de întoarcere; unul din ele fumegă, zburînd la nivelul mării, și lasă în urma lui o diră lungă, neagră.

Ah! dacă Luftwaffe ar trimite doar cîteva avioane de vînătoare ! Topp le-a și cerut ajutorul, dar el cunoaște ostilitatea surdă dintre aviație și marină, pe care nu poate decît să o regrete¹⁹.

În aceeași clipă, marinarii din posturile de veghe de pe *Tirpitz* avertizează puntea de comandă că un distrugător înaintează spre sud, îndreptîndu-se spre *Tirpitz* cu foarte mare viteză. Este un inamic? Bastimentul își comunică numele prin semnale luminoase: e *Friedrich Ihn*, comandat de locotenent-comandorul Wachmruth. Vizibilitatea e bună, și Topp poate recunoaște cu certitudine contratorpilorul, care vine la țanc, chiar în clipa cînd urmează să se angajeze lupta.

Cînd avioanele-torpiloare inamice au devenit vizibile, *Friedrich Ihn* atinsese aproape același aliniament cu *Tirpitz*. Un grup venea dinspre nord, altul dinspre sud, ca și cum ar fi vrut să-l prindă între două focuri. Sînt, pare-se, douăzeci și cinci²⁰. A.A. declanșă tirul. Tunurile ușoare — 16 guri

¹⁹ Mesajul prin care cerea protecție aeriană nu a ajuns la Bodø decît după două ore și jumătate, deci prea tîrziu.

²⁰ Germanii au apreciat numărul avioanelor-torpiloare la douăzeci și cinci. În realitate, de pe puntea vasului *Victorious* și-au luat zborul douăsprezece Albacore, fiecare purtînd două torpile. Ele au venit toate dinspre nord, în urma *Tirpitz*-ului, cu vîntul împotriva. Acest lucru

de foc de 37 mm, 48 de 20 — trag asupra avioanelor, în timp ce artileria antiaeriană de calibru mijlociu — 12 guri de foc de 150 mm și 16 de 105 mm — execută un tir de baraj cu obuze a căror explozie era reglată.

Vacarmul e asurzitor; fiecare din cei aflați la bordul *Tirpitz*-ului are impresia că nici un avion nu va reuși să se apropie suficient pentru a lansa torpila. „O singură torpilă ajunge pentru a scufunda *Tirpitz*-ul sau a-l avaria atât de grav, încât viteza sa să fie redusă, și Home Fleet-ul nu este departe“, gîndese amiralul Ciliax și comandantul Topp.

Dar iată primul atac. El se conturează la babord. Karl Topp face în acest moment dovada cunoștințelor sale în știința navigației, a capacității sale de decizie, a curajului său.

„Banda stîngă“, ordonă el timonierului Kurt Panje în clipa în care vede primele avioane coborînd și dînd drumul fiecare la cîte două torpile.

Ele cad orizontal pe suprafața apei, ridicînd o jerbă înspumată, pentru ca apoi să dispară. Se remarcă siajul lor, o dîră rectilinie pe care o mîină nevăzută o trasează pe sub apă, direct către *Tirpitz*.

Dar acesta virează de babord și dîra se pierde undeva în urma lui. Cînd bastimentul își reia drumul drept înainte, cu timona liberă, un avion în flăcări se prăbușește atingînd aproape prova și dispărînd sub o jerbă de apă repede absorbită de etravă. Alte două avioane atinse de A.A. sînt doborîte²¹.

Pe puntea de comandă, amiralul Ciliax și comandantul Topp urmăresc siajul torpilelor. Unele trec vîjîind periculos pe lîngă vas, altele par să înainteze drept spre țintă, dar nu urmează nici o explozie. Prost reglate, trec oare ele pe sub cocă?

Topp continuă să-i ordone lui Kurt Panje.

— La stînga 35.

În acel moment se aude vocea amiralului, care spune:

— Banda dreaptă.

Timonierul își întrebă din ochi comandantul. Ce trebuie să facă?

le-a redus viteza de atac și a permis personalului de veghe de pe *Tirpitz* să le observe cîteva minute după ce ele îl văzuseră pe inamic. Surpriza scontată nu s-a mai produs. În plus, șeful escadrilei fusese numit la comandă de curînd, iar aviatorilor le lipsea experiența individuală și antrenamentul în grup. Curajul lor însă a fost remarcabil.

²¹ Rapoartele oficiale engleze menționează: două avioane pierdute.

Topp reacționează pe loc.

— Domnule amiral, eu sînt comandantul acestei nave și răspund pentru ea. Apoi, întorcîndu-se spre Panje, zice:

— Timonier, execută ordinele mele. Banda stîngă acum.

Kurt Panje se supune. Nava schimbă direcția atît de repede, încît masa sa enormă pare să se încline. Ostentativ, fără să spună vreo vorbă, amiralul Ciliax se îndreaptă spre extremitatea punții de comandă.

A. A. trage cu o asemenea viteză, încît acum avioanele par să ezite. Unele dau drumul torpilor de la prea mare înălțime. Cînd ating apa, lasă impresia că se sparg.

Bidlingmaier, de la aripa babord a punții de comandă, a văzut rămășițele unui avion trecînd la cîțiva metri de el! L-a văzut și pe pilot cramponat de fuselajul în flăcări, a văzut ochii englezului cuprinși de groază. Ceea ce a mai rămas din avion a alunecat de-a lungul peretelui în mișcare al *Tirpitz*-ului. Un punct negru în vârtejul înspumat al apei tulburate de elici, și nu s-a mai văzut nimic...

Dar iată că pe punți ricoșează gloanțe. Curajoși, cîțiva aviatori englezi, după ce și-au lansat toate torpilele, atacă puntea *Tirpitz*-ului cu mitraliere.

Bubuind, vibrînd, *Tirpitz*-ul execută în mijlocul torpililor o adevărată gymkhana²². Cîrma a fost supusă la o asemenea încercare, încît sergentul mecanic Albert, care răspundea de întreținerea ei, i-a admirat soliditatea, dar s-a arătat și îngrijorat.

Avioanele engleze s-au îndepărtat...

Atacul a durat exact nouă minute. Un calm ciudat se instalează din nou pe mare. De la diferitele posturi ale navei, ofițerii raportează comandantului.

— Nimic de semnalat.

— Nimic lovit.

Doar trei răniți — de gloanțe — printre servanții artileriei antiaeriene ușoare.

Amiralul Ciliax revine la mijlocul punții de comandă. Pare că a uitat incidentul de adineaori.

— Douăsprezece torpile, spuse el cu voce tare, aveau șanse să atingă bastimentul. Una sau două mi s-a părut că merg la țintă, dar n-au explodat. Topp, ați manevrat admirabil. Norocoasă navă!

²² Sărbătoare hindusă în aer liber, cu jocuri și exerciții sportive care cer o mare dexteritate. — *Nota trad.*

Complimentul n-a scăpat ofițerilor de cart, timonierilor.

Dar nu se terminase totul. Se aștepta un nou atac, deoarece englezul este perseverent. Locotenent-comandorul Bidlingmaier se urcă pe suprastructurile vasului. Se instalează la marele telemetru și caută la babord printre numeroasele stînci îngrămădite, la nivelul apei, șenalul din Moskenesstraumen.

Viteza *Tirpitz*-ului este atît de mare, prova sa ridică un val atît de înalt de spumă, încît stropii purtați de curent urcă pînă la el. La telemetru caută strimtoarea. Iată capul Hela, în punctul cel mai înaintat al insulei Moskenesöy. Recifele alcătuiesc pete negre înconjurate de spuma albă. La bord nu există nici o hartă marină a zonei. Moskenesstraumen odată străbătut, vor urca fiordul Vest și vor arunca ancora în apropiere de Narvik...

Fără a-și reduce viteza, cuirasatul este pe punctul de a intra în strimtoare. Hidrolocatorul²³ semnalează: „Submarin babord 35“. Aproape simultan, două torpile țîșnesc către *Tirpitz*. Dar aparatul a lucrat precis și, conform indicațiilor sale, s-a manevrat... Au scăpat! Încă o dată!²⁴

Cînd *Tirpitz*-ul trece de Moskenesstraumen și pune cap nord, în Vestfjord se și făcuse amiază. La orele 15,30 i se alăturară celelalte două contratorpiloare.

Locotenent-comandorul Wachmruth, comandantul vasului *Friedrich Ihn*, asistase la întreaga luptă, dar nu putuse interveni altfel decît trăgînd cu toate tunurile sale antiaeriene asupra avioanelor-torpiloare. Nici unul din avioane n-a manifestat nici cel mai mic interes pentru contratorpilorul său. Acum calmul s-a reînstatat, și *Tirpitz*-ul, precedat de *Friedrich Ihn* se angajă cu toată viteza în Ofotfjord. Deodată Wachmruth vede uriașul cuirasat îndreptîndu-se direct către el. Dacă nu manevrează, și încă repede, abordajul e inevitabil...

Locotenent-comandorul schimbă direcția, dar cum atîta nu-i de ajuns, trimite *Tirpitz*-ului mesajul „KF KF KF“²⁵.

Dar ofițerii cuirasatului aflați în cart nu par să înțeleagă semnalul, folosit mai des între contratorpiloare la manevre! *Tirpitz*-ul își continuă cu 25 de noduri cursa amenințătoare spre *Friedrich Ihn*. În acest moment comandantul

²³ Aparat care detectează submarinele cu ajutorul ultrasunetelor. — *Nota trad.*

²⁴ Era vorba de un submarin sovietic.

²⁵ „Kurs falsch“ — direcție greșită. — *Nota trad.*

Topp, care se găsea în camera hărților pentru a studia drumul dificil spre Narvik, se înapoiază pe puntea de comandă. Acest veteran vede semnalul KF repetat și înțelege.

— Înapoi cu toată forța, ordonă el.

În cele trei săli ale turbinelor, la postul de comandă al mașinilor, surpriză, uluire. Se supun, dar fiecare vrea să știe ce se petrece. Întrebat, inginerul-șef răspunde: „De unde vreți să știu?” Nu poate da un telefon pe puntea de comandă ca să-i ceară lui „Charlie” o explicație. Prin interfon îl întreabă pe fochist, care își are postul pe catarg, deasupra coșului de unde poate supraveghea gazele arse evacuate din căldări.

— Ce s-a întâmplat, de ce mergem înapoi?

— Domnule căpitan, răspunde celălalt, sintem la capătul fiordului!

Către orele 17 *Tirpitz* intră în Bogenbugt, în apropiere de Narvik, și aruncă ancora. Apărat împotriva torpilor submarine printr-un baraj de rețele, este încadrat pe flancuri de contratorpiloarele care amarează și ele la rîndul lor. Dacă flotei, marele cuirasat, le aprovizionează cu păcură, apă și alimente.

Fuga din fața inamicului, oricît de justificată ar fi, staționarea provizorie la Bogenbugt, unde s-ar părea că sînt așteptate ordinele superiorilor pentru a se pleca din nou la drum, dau impresia unei nehotărîri și șovăieli în rîndurile înaltului comandament. „Ah! dacă lui Topp i s-ar fi lăsat mîna liberă, dacă ar fi fost complet stăpin pe mișcările sale, atunci ar fi cunoscut și englezii greutatea obuzelor trase de *Tirpitz*”, se spunea la bord. Unii ofițeri, fără să o mărturisească, începuseră să pună la îndoială strategia germană. 8 100 de tone de păcură irosite! Toate astea pentru a scufunda un vas sovietic neînsemnat, navigînd fără încărcătură.

Amiralul Ciliax și comandantul Topp aveau alte motive de neliniște; ei știau prea bine că englezii, din moment ce aflaseră că *Tirpitz*-ul se refugiase în Vestfjord, nu vor întîrzia să revină cu forțe masive, pentru a-l bloca.

Avioane engleze începuseră să și zboare deasupra regiunii.

Zilnic, avioanele de pe *Tirpitz* plecau în recunoaștere în largul insulelor Lofoten. Or, la 12 martie, unul din piloți semnală distrugătoare englezești care navigau spre Vestfjord²⁶.

²⁶ Erau opt distrugătoare.

Comandantul Topp, care avea aproape certitudinea că marele inamic al *Tirpitz*-ului, *Victorious*, nu era departe, ceruse Marelui stat-major autorizația să se reîntoarcă la Trondheim, mai bine protejat de apărarea antiaeriană terestră, de bateriile instalate la intrarea în fiord, de rețeaua de plase. Trebuia să se grăbească și să părăsească Bogen înainte ca britanicii să-i avarieze vasul, atacându-l cu aviația îmbarcată, înainte ca submarinele lor să facă periculoasă intrarea în fiordul Trondheim.

Comandantul *Tirpitz*-ului nu se înșela în previziunile sale. La 10 mile nord de farul de la Halten, la intrarea în Frø Havet, în seara de 9, la orele 18,45 patrula submarinul francez *Junon*, sub comanda locotenent-comandorului Querville. În iunie 1940, pe cînd lucrările de carenaj erau pe sfîrșite, iar motoarele diesel erau în curs de remontare, *Junon* fusese remoreat de la Cherbourg la Plymouth. Inginerul-mecanic Henne a reușit, nu fără dificultăți, să-i asigure capacitatea de navigare, de imersiune și de luptă: motorul diesel de la babord fusese aproape complet refăcut cu piese dimensionate după sistemul britanic, în timp ce cea mai mare parte a celui de la tribord era lucrat cu piese din sistemul metric; tuburile lanstorpilor de 550 mm fură adaptate pentru a lansa torpilele britanice de 533.

Apoi, comandantul Querville se pomeni cu un echipaj fără antrenament și fără experiență în navigație submarină. În ciuda acestor deficiențe, *Junon* participa la operațiile întreprinse împotriva *Tirpitz*-ului.

În 10 și 11 martie navigă spre nord pînă la un punct situat la 22 de mile de Sklinden, pe care îl atinse în ziua de 11 la amiază. Punînd cap sud, submarinul se găsi în zilele de 12 și 13 în fața zonei de acces la Frø Havet.

Pentru a pătrunde în fiordul Trondheim, era probabil că *Tirpitz*-ul va lua calea cea mai scurtă: ruta pe șenalele interioare, prin Indrelet. Înainte de a se angaja în acest Frø Havet, trebuia să treacă prin largul farului de la Sklinden (65°12' latitudine nordică).

Submarinul *Junon*, aparținînd Franței libere, era o piesă „aliată” introdusă pe acest eşichier lichid. Submarinul *Trident* se găsea ceva mai la sud de *Junon*, în zona de coastă Halten, în timp ce *Seawolf* patrula în jurul farului de la Kya, iar submarinul norvegian *Uredd* făcea de gardă la vest de farul de la Sklinden.

De-abia la 12 martie primi comandantul Topp autorizația de a se pregăti de drum. El își informă ofițerul cu navigația.

— În noaptea aceasta ridicăm ancora, plecăm spre Trondheim. Fiți gata. Ieșirea din Vestfjord va fi periculoasă. Fără îndoială Home Fleet circulă în larg, iar inamicul trebuie să-și fi dispus submarinele pe tot parcursul.

— Vom veghea, domnule comandant, răspunde Bidlingmaier, și vom trece de-a curmezișul, în mare viteză, ridicind ancora pe la ora 1 după miezul nopții.

Topp reflectă o secundă. Privirea i se îndreaptă spre calendar.

— Nu. Începem manevrele de plecare în seara aceasta. După miezul nopții va fi vineri 13... Cunoașteți superstițiile marinarilor noștri...

Tirpitz își părăsi geamandura în 12 martie, la orele 23. La bord avea doi piloți norvegieni. Aceștia însă, precum constată curînd ofițerul cu navigația Bidlingmaier, se dovediră a nu fi de nici un folos, căci nu erau deprinși să piloteze printre aceste insule o navă atît de mare, cu o viteză de 30 de noduri. Poate că la mijloc era chiar o oarecare rea-voință!

În aceeași zi, Wehrmachtul publică un comunicat care se voia triumfal: „În cursul unei acțiuni a forțelor navale germane în Oceanul Înghețat de Nord, contratorpiloarele au scufundat în apropiere de insula Urșilor o navă comercială rusească. În cursul aceleiași operații au fost doborîte trei avioane-torpiloare britanice“.

De *Tirpitz* nu s-a pomenit nimic; această trecere sub tăcere a fost remarcată cu amărăciune la bordul cuirasatului.

Un alt comunicat, de data aceasta strict secret și pesimist, provenind de la marele-amiral Raeder, ținut la curent cu toate amănuntele nefericitului raid, i-a fost adresat lui Hitler: *Această operație pune în evidență slăbiciunea forțelor noastre navale din zona Nord. Inamicul răspunde fiecărei ieșiri pe care o întreprindem, opunîndu-ne forțe superioare, cu deosebire portavioane, care reprezintă un foarte mare pericol pentru bastimentele noastre grele. Extrema slăbiciune a apărării noastre este ilustrată de faptul că inamicul îndrăznește să pătrundă în apele noastre, aproape de țărmurile zonei Nord, fără să fie zdrobit de forțele aeriene germane. Forțele noastre defensive — distrugătoare și contratorpiloare — sînt atît de reduse numeric, încît vasele noastre sînt întotdeauna extrem de hărțuite cînd intră în contact cu inamicul.*

Într-adevăr, marele-amiral Raeder se plîngea, și nu fără temei, de lipsa sprijinului aviației lui Göring, fie pentru acțiuni de recunoaștere, fie pentru atacarea vaselor și avioanelor britanice.

Raeder cerea totodată în raportul său punerea în funcțiune cît mai repede posibil a singurului portavion în construcție pe șantierele germane, *Graf Zeppelin*²⁷.

Începînd din ziua aceea, în mintea fîhrerului cota acțiunilor marinei militare începu să scadă.



În zorii lui 13 martie, *Tirpitz*-ul, escortat de cinci contratorpiloare, se afla în dreptul localității Bodö. La orele 15,30 traversa Sklinden. Vremea era rea, iar vizibilitatea era redusă uneori la mai puțin de o milă. Totuși, dacă atît comandantul Topp, cît și ofîterul cu navigația Bidlingmaier își asumau riscuri mari — cel din urmă mărturisea mai tîrziu: „A fost pentru mine un tur de forță și un coșmar“ —, marea aceasta sfirtecătă, negurile acestea care coboriseră pînă la nivelul apei aveau darul să-i protejeze de toate atacurile aviației și ale submarinelor aliate: *Uredd* n-a văzut nimic. *Junon* era cît pe ce să fie scufundat.

13 martie, orele 13,5²⁸:

Vasul se găsea la 64°26'5" latitudine nordică și 9°52'5" longitudine estică cînd observă un trauler pe care-l zărise

²⁷ Sub ordinele lui Göring se afla și aviația forțelor navale, această stare de lucruri fiind cauza discuțiilor, respectiv a ostilității dintre el și Raeder la început și dintre el și Dönitz după aceea. *Graf Zeppelin* a fost lansat în 1938, dar în 1942 încă nu era terminat. Hitler hotărî de mai multe ori să fie abandonată construirea lui. Raeder încerca să-i schimbe părerea. Göring nu voia să-l doteze cu avioanele necesare și făcea promisiuni vagi pentru sfîrșitul anului 1944.

În aprilie 1942, deci la o lună după raportul menționat mai sus, Raeder însuși, constatînd că pînă într-un an coca nu se va termina, că vor fi necesari doi ani pentru instalarea catapultelor, că avioanele-torpiloare speciale nu vor fi gata înainte de 1946, i-a propus lui Hitler abandonarea construirii portavionului, mergînd astfel în întîmpinarea dorințelor lui. Tunurile antiaeriene destinate vasului *Graf Zeppelin* au fost trimise în Norvegia, pentru apărarea coastei împotriva debarcărilor, anumite echipamente în Italia pentru armarea navelor *Roma* și *Augustus*, pacheboturi transformate în portavioane. *Graf Zeppelin* căzu în mîinile rușilor, la Stettin, în timpul prăbușirii Wehrmachtului. Nava se scufundă pe drumul de la Stettin spre Rusia.

²⁸ Raport privind operațiunile submarinului *Junon*. Statul-major general, Serviciul istoric al marinei franceze.

la orele 12,15. L-a pierdut din vedere la orele 13,35, iar *Junon* a continuat să rămână în imersiune, ridicînd periscopul pentru observație la fiecare jumătate de oră, apoi la fiecare douăzeci de minute, fără să constate nimic anormal.

Orele 16:

Poziția $64^{\circ}27'3''$ latitudine nordică și $9^{\circ}48'2''$ longitudine estică.

Orele 16,2:

În cursul unui tur de orizont e sesizată explozia a două grenade antisubmarine la aproximativ 1000 de iarzi. La periscop nu s-a observat nimic. Hidrolocatorul nu înregistrează nici un ecou. Avînd impresia că va fi atacat de un avion, comandantul Querville dispune coborîrea la 75 m. În cursul manevrei de coborîre sînt sesizate exploziile a șase grenade.

Orele 16,14:

Două grenade.

Orele 16,24:

Două grenade.

Orele 16,38:

O grenadă.

Orele 16,42:

Două grenade.

Orele 16,52:

Trei grenade la foarte mare depărtare.

Orele 17 și 17,41:

Explozii foarte îndepărtate. Iese la suprafață la orele 19,55. Temperatura excepțional de coborîtă, ninsoare abundentă, mare agitată. Se constată că taximetrului de la tribord i-a dispărut alilada. Poziția la orele 23: $64^{\circ}39'6''$ latitudine nordică și $0^{\circ}31'6''$ longitudine estică.

În tot cursul zilei de 14 marea era atît de potrivnică, încît observarea prin periscop era imposibilă la o viteză de peste două noduri, din cauza vibrațiilor, iar *Junon* a trebuit să iasă la suprafață de mai multe ori. Pe 15 martie marea se liniște. Noaptea, la orele 1,23 (16 martie), motorul de la tribord a avut o pană. A fost pus din nou în funcțiune, dar, după toate semnele, se părea că nu va merge mai mult de patru zile. Cel de la babord, care funcționa în cinci cilindri — deoarece un piston trebuise scos din funcțiune —, avea vibrațiile excesive. Considerînd că șansele de a intercepta *Tirpitz*-ul se redusese ră considerabil, Querville hotărî să

părăsească serviciul de patrulă și să se reîntoarcă la Lerwick.

Așadar, pioni, ture, cai și nebuni au fost deplasați neconștient în acest joc inegal, germanii posedând mult mai puține piese pe tabla de șah. Uneori n-a lipsit mult, câteva mile sau o singură privire a unui singur om de veghe, pentru ca, printr-o manevră îndrăzneță, regele partidei germane să fie făcut mat.

Dar deznodământul nu avea să se producă acum. În ziua de 13 martie, la orele 21, *Tirpitz* intra în fiordul Trondheim, la orele 22,8 își reocupa locul său la ancoră în Faettenfjord.

La Trondheim, Birger Grønn și Rørholt au profitat de absența *Tirpitz*-ului pentru a stabili contacte cu prietenii lor. Discuții prelungite au avut loc pe înălțimile Trondheimului sau la directorul șantierelor Trondheim Mekaniske Verksted. Instalațiile executate la Faettenfjord, îmbunătățirile pe care germanii le aduceau zilnic demonstrau în chip evident că *Tirpitz*-ul urma să revină în același loc de staționare.

La 11 martie, după ce a reflectat îndelung asupra planului, Rørholt propuse englezilor „Operația Dădaca”. Împreună cu el trebuiau să participe la operație trei norvegieni deja călțiți — ca unii care nu erau la prima lor debarcare pe coasta norvegiană: Hugo Munthe-Kaas, Kristian Fougner, Arne Christiansen.

La Trondheim, nesiguranța apăsă orașul. Flesch începuse să aresteze norvegieni. Prietenos, le oferea țigări, cafea, încercînd să le câștige încrederea; dacă nu reușea cu aceste procedee amabile, trecea la altele...

Rørholt află vești despre părinții lui, prizonieri într-un lagăr, unde se pare că Gestapoul îi uitase. În ceea ce-l privește, se tot gîndea cum să găsească o modalitate pentru a transmite unul din posturile de emisie celui Hassel pe care încă nu-l cunoștea, dar despre care directorul șantierelor navale îi vorbea numai de bine.

Renunțase de mult la camera mobilată închiriată la văduva Mitlid. După diferite locuințe, puțin sigure, s-a aciuat la niște oameni de treabă, familia Breida. Fără nici un pic de șovăială, familia Breida l-a găzduit, știind prea bine cine

era și ce riscau. Într-o zi, Breida tatăl se înapoie acasă foarte agitat.

— L-am întâlnit pe pastorul Fjellbu, îi spuse el. Mi-a arătat o carte poștală care-l înfățișează pe regele Haakon. Spunea că o are de la Odd Sörli și Pevik. Mi-a vorbit și de un alt agent secret venit cu ei din Anglia. Pastorul m-a privit fix și a adăugat: „Trebuie să fie Bjorn Rörholt!“ Eu i-am spus, bineînțeles, că nu cred! dar omul este un flecar. Trebuie să părăsiți țara...

Rörholt îl liniști pe Breida. Odd Sörli și Pevik erau încă în Scoția! Omul bisericii avea vedenii!

Alarma aceasta l-a făcut pe Rörholt să înțeleagă că trebuie să se pună în gardă, să fie circumspect, să se ascundă cu mai multă grijă.

Din cînd în cînd se ducea în zona Agdenes și dădea tircoale fortăreței. Avea întotdeauna sub braț o servietă, în care se aflau contracte de asigurări, cele mai multe în alb. Pe buletinul lui de identitate eliberat pe un nume fals — Christiansen, era menționat, la rubrica profesiunea: agent al companiei de asigurări. Un admirabil pretext pentru plimbări!

În cursul raitelor sale la intrarea în fiord, tînărul norvegian privea a lesea către mare. Ar fi vrut să-l vadă cu ochii lui pe cel pe care-l denumise „tata-mare“, revenind și alăturîndu-se în adîncul fiordului Faetten cu „Tovarășii de joacă“ ai săi... Atunci ar fi transmis englezilor un mesaj al cărui conținut îl avea — în imaginație — gata!

De-abia în dimineata zilei de 14 martie a fost în măsură Rörholt să le trimită englezilor informația: *Tirpitz*-ul și-a reluat locul de ancorare în Faettenfjord în seara din ajun. Britanicii n-au avut confirmarea decît în 18, cînd un avion din Coastal Command a putut zbura deasupra cuirasatului german. Între 13 și 18 martie vremea proastă împiedicase orice recunoaștere.

„Că oamenii constituie o cetate, nu
zidurile și nici corăbiile goale de oa-
meni“

Thukydides¹

Cuvîntarea lui Nicias
către atenieni la Siracusa

CAPITOLUL AL VI-LEA LA ANTRENAMENT

Neastîmpărată, iute ca argintul viu, mereu pusă pe ris și pe glume, așa arăta Eva. Fetișcana asta cu nasul în vînt le-a dat mult de furcă părinților ei, scoțieni care purtau numele de Kilpatrick. Inteligentă, dar nedisciplinată, Eva a fost eliminată din mai multe școli. Apoi a venit războiul, mobilizînd încet, dar sigur, toate energiile britanice. Eva n-a rezistat. Din patriotîsm, dar și fiindcă o ispîtea uni-forma bleumarin, completată cu tricorn — căci era cochetă și dornică să placă —, se angajă la W.R.N.S. În ținuta aceasta Eva era încîntătoare, și o știa. Dealtfel, se spunea că acest serviciu feminin al marinei a prilejuit multe căsnicii.

Casa de la Salterns în care locuia familia Kilpatrick era o clădire mare, așezată pe țărm. De la ferestrele camerei ei, Eva avea priveliștea luciului întins al apei, apărată dinspre larg de insula Wight, care, printr-un canal larg, se prelungea pînă în rada din Southampton. În timp de pace, pe acolo treceau mari pacheboturi, strălucind seara de lumini, și imaginația Evei o purta în călătorii îndepărtate, la balurile de la bord... Acum toate acestea erau de domeniul trecu-

¹ Thukydides, *Războiul peloponesiac*, București, Editura științifică, 1966, p. 642. Traducere de N.I. Barbu.

tului. Prin fața ferestrelor ei alunecau vase de război cenușii sau bălțate, în culori posomorite de camuflaj, cargouri încărcate cu mărfuri, cu trupe.

Eva Kilpatrick își făcea serviciul foarte aproape de casă, la Royal Naval Air Station din Lee-on-Solent: seara, când se întorcea de la serviciu, se așeza la fereastră, unde se simțea și mai atrasă acum, când cîmpia și marea păreau întinerite de primăvara ce se apropia. Cîteva veliere evolau grațios, dar Eva nu le dădea atenție. Privirea ei se îndrepta spre nord, la gura unui rîu: Hamble River. În amonte, pe malul stîng al frumosului rîu, se înălțau șantierele de construcții navale Varley Marines.

De îndată ce se lăsa noaptea, un mic vas ciudat ieșea de pe Hamble River și intra în mare. Puntea minusculă, o migdală cenușie ce plutea pe întinsul apei, era străpunsă de o gaură; ieșeau pe acolo unul sau doi oameni care, așezați pe vine pe tabla vasului, meștereau la diferite aparate, verificau capacul găurii, mult mai mică decît o gură de canal. Unul dintre ei scotea o pipă curbată, o umplea cu tutun și o aprindea cu grijă. Cît timp se afla pe puntea navei, n-o mai lăsa din gură decît pentru a o lovi de panoul de tablă ca să scuture cenușa, apoi și-o punea din nou în gură, se strecura în interior prin gaura punții și închidea tambuchiul deasupra capului. Atunci puntea pustie a vasului dispărea sub apă. Toate acestea se petreceau în semiîntunericul nopții. Reflexele luminoase ale apei prinse în joc cu cele ale lunii creau o atmosferă de taină, de mister... Eva era neliniștită. Dacă micul submarin nu mai iese la suprafață? Dacă acești ofițeri — nu puteau fi decît ofițeri — se înecă? Bietul fumător de pipă! Uneori, cînd vasul naviga la suprafață, valurile măturau puntea și navigatorii reușeau cu greu să se țină pe picioare.

Încercarea acestui nou instrument de război era întotdeauna supravegheată de un bastiment de suprafață, fie o vedetă, fie o navă-atelier denumită *Present-help* (Ajutor de urgență). Ofițerii ei urmăreau prin binoclu evoluțiile micului submarin și îți dădeai seama că nu se simțeau pe deplin liniștiți decît atunci cînd copilașul se refugia lîngă poalele mamei lui.

Eva le împărtășea teama. După cîteva ieșiri se obișnuia. Dar ce putea fi oare acest ciudat mic vas? La ce putea servi?

Eva Kilpatrick se interesă. Totul se află — chiar și secretele cele mai bine păzite. X-3 — așa se numea — era un sub-

marin de buzunar construit la Varley Marines, la bordul căruia se găseau trei voluntari veniți de la Blockhouse.

Într-o seară, mica ambarcațiune trecu aproape pe sub ferestrele camerei ocupate de Eva. O fi remarcat-o oare omul cu pipa? Intenționat o fi întreprins această manevră? Ori-cum, a ridicat capul, a văzut-o, și-a scos luleaua din gură și a zîmbit.

Întîlnirea dintre Donald și Eva a avut loc. O simplă întîmplare? Sau Eva, care, sub o înfățișare nepăsătoare, ascundea o puternică voință, a dat întîmplării o mîna de ajutor? Nu se știe.

Donald Cameron², „Don“, cum îi spuneau camarazii, avea douăzeci și șase de ani. Calmul, tăcerile lui, în opoziție cu vorbăria, întreruptă de izbucniri de ris nervos ale Evei, erau bine cunoscute. Contrastul dintre aceste două ființe i-a făcut să se iubească și i-a condus la altar. Căsătoria a avut loc la Salterns în iunie 1942.

Evei nu i-a trebuit mult pentru a înțelege că acest Quackie — așa îl poreclise — ascundea multă bunătate și curaj sub o aparență de răceală izvorită dintr-o mare timiditate și din greutatea de a da glas sentimentelor pe care poate numai ea — în toată lumea asta — era în stare să o învingă.

Înainte de război Cameron navigase pe vasele marinei comerciale; străbătînd mările în lung și-n lat, căpătase o bogată experiență. În 1939 a intrat în serviciul marinei militare și prima lui îmbarcare a fost un transport care a mers pînă la Kattegat. În martie 1941 îl găsim la bordul lui *Sturgeon*, un submarin unde l-a avut ca prim-locotenent pe William Meeke. Acest Meeke, care apreciasse calitățile lui Don, i-a propus să facă parte din echipajul lui *midget submarine*³ X-3, căruia îi făcea primele verificări în Southampton Water.

Inginerul-mecanic al ambarcațiunii, Richardson, provenit și el din echipajele unor mari submarine, era mai specializat în explozivi și mine. Meeke, Richardson și Cameron se înțe-

² Comandorul Donald Cameron a murit la spitalul maritim din Gosport la 10 aprilie 1961, în vîrstă de patruzeci și cinci de ani.

³ Submarin miniaturizat. De acum înainte îi vom spune X. Acest prototip a primit numărul 3; X-1 a fost cîndva un mare submarin, armat la turelă cu două tunuri, X-2 era numele unui bastiment inamic capturat.

geau bine și oricare dintre ei putea trece fără greutate de la timonă la diesel, de la motorul electric la periscop.

X-3, lansat duminică 15 martie 1942, la orele 23, de către Varley Marines Ltd., se afla pe șantier de trei ani. Treptat, X-3 suferise diferite transformări și îmbunătățiri, aduse de comandorul Cromwell Varley, D.S.O., R.N.⁴

Cu două luni înainte amiralul sir Max Horton venise să inspecteze șantierele și să cerceteze în amănunt cum înaintează construirea submarinului de buzunar. Când X-3 a fost lansat la apă, el era de față. De îndată, mica navă, complet echipată, în afară de cele două încărcături explozive, laterale a ajuns, prin propriile-i mijloace, la postul ei, un fel de navă prevăzută cu două coci, printre care s-a strecurat. Acest catamaran fusese construit anume pentru a putea repara micul submarin fără a-l expune unor priviri indiscrete.

X-3 avea aproximativ 16 m lungime, diametrul maxim al cocii interioare nu depășea 1,65 m; elicea, circa de direcție și stabilizatorul reduceau lungimea utilă la 11,50 m. Înălțimea disponibilă în postul central de control era de 1,55 m, nici măcar înălțimea unui om de talie mijlocie.

La provă se găsea timoneriea cu aparatele de direcție, de adincime, de control și periscopul⁵. În continuare se găsea un sas, cunoscut sub numele de *Wet and Dry* (prescurtat *W and D*). Piesa aceasta „umedă și uscată“ era un fel de butoi metalic cu trei deschideri, care putea fi închis ermetic. Două dintre ele răspundeau în submarin, una în partea din față, cealaltă înspre spate. A treia, un tambuchi, se deschidea spre punte. Un om-broască putea să se închidă în *W and D*. Sasul se umplea cu apă. Când presiunea interioară ajungea să fie egală cu cea exterioară, scufundătorul deschidea tambuchiul și ieșea din submarin. Se ducea să taie — cu ajutorul foarfecelor cu aer comprimat — ochiurile plasei de oțel care apărau nava ce avea să fie atacată, pentru a permite trecerea submarinului prin spărtura făcută în plasă. La

⁴ Distinguished Service Order, Royal Navy — Ordinul pentru merite în serviciul marinei regale. — *Nota trad.*

⁵ Trei deschizături mici, un fel de ferestre prevăzute cu două geamuri groase, una de fiecare flanc, și a treia, orizontală, pe partea superioară, trebuiau să dea posibilitatea de a se vedea coca obiectivului, mai bine zis umbra acesteia, în cazul când se defecta periscopul folosit în imersiune.

nevoie, scufundătorul degaja elicea submarinului prinsă în plasă. După ce-și termina treaba, omul se înapoia în *W and D* și închidea tambuchiul. Un sistem de pompe golea sasul, omul-broască deschidea ușile din interior și revenea alături de camarazii lui.

W and D a fost inventat și perfecționat de sir Robert Davis, specialist de renume mondial în domeniul scufundărilor.

Nici o torpilă nu se găsea la bordul lui *X-3*, care dealtfel nu dispunea de tuburi lanstorpilor. Nu avea mitraliere și, cu atât mai puțin, tunuri. *X-3* era un puitor de mine de un fel deosebit: era ca un măgar ce ar fi purtat, atârnați de o parte și de alta a spinării, doi saci enormi, care, luați la un loc, aveau aproape același volum cu al corpului său. *X-3* transporta o încărcătură explozivă la babord și alta la tribord, conținând fiecare câte două tone de trotil; încărcăturile, care, pentru a nu-i reduce viteza, luaseră forma alungită a submarinului, puteau fi desprinse dinăuntru, explozia fiind comandată printr-un mecanism de ceasornic. Toată greutatea consta în a le pune sub ceca obiectivului!

Sistemul de propulsie al submarinului *X-3* era același cu al oricărui alt submarin: motor diesel la suprafață, motor electric alimentat de la baterii în imersiune. Viteza la suprafață era între 6 și 7 noduri, sub apă 4 noduri și ceva.

Pentru a nu trezi bănuielele inamicului, primele două încărcături experimentale au explodat în larg, în dreptul localității Itchenor, din Sussex, departe de *X-3*, care își continua antrenamentul. Experiențele au fost urmărite de *Present-help*, comandat de locotenentul George Washington. Bastimentul acesta avea să devină curînd o navă-anexă a ambarcațiunii *X-3*, spre a o urma, a o repara, a o adăposti și a-i hrăni echipajul.

A doua zi după lansare, în seara zilei de 16 martie 1942, *X-3* coborî pe Hamble River și își începu probele.

În timpul acesta, voluntarii pentru „operații primejdioase” continuau să sosească la Fort Blockhouse, unde Sladen proceda la o selecție riguroasă. Fără a face prea multe precizări, le dădea destule lămuriri pentru ca să înțeleagă ce se așteaptă de la ei. După aceea puteau, dacă voiau, să renunțe și să fie puși la dispoziția serviciului general. Niciodată vreunul dintre ei n-a făcut uz de această posibilitate ce li se oferea.

Amiralitatea pregătea în secret două operații foarte deosebite între ele, cea care urma să fie realizată cu torpile ghidate⁶ și cea cu submarine X.

Fell și Sladen alegeau printre voluntari oameni pentru cele două feluri de operații. Calitățile cerute nu erau aceleași, și antrenamentul, asemănător la început, ulterior se diferenția. Nici una dintre grupe nu trebuia să cunoască activitatea celeilalte și, după primele contacte avute la început la Fort Blockhouse, voluntarii erau despărțiți⁷.

În perioada aceea, cei mai mulți voluntari erau destinați torpilelor ghidate.

În cursul lunii februarie, la Varley Marines a fost un du-te-vino al ofițerilor superiori, fiecare propunind pentru X-3 diferite îmbunătățiri și instalarea unor noi instrumente de control. Dar interiorul vasului era deja ticsit, și cei trei-patru oameni care se strecurau înăuntru trebuiau să se ghemuiască, să se încastreze între toate aceste materiale necesare, nemaifiind chip să se clinească. Cel mai vitregit era ofițerul în sarcina căruia intrau motoarele din spate. El trebuia să se strecoare între diesel și compresoare și să rămână acolo fără să mai poată face vreo mișcare.

Echipajele lui X-3 constatară curind existența unor grave inconveniente: apa se prelingea pretutindeni, iar în interior umiditatea era mare. Existau două periscope, dintre care unul fix, special pentru noapte. Adeseori, sistemul de ridicare a periscopului de atac se bloca. Uneori apa se infiltra în sistemul optic și era cu neputință să mai distingi ceva. Echipajul lui X-3 se străduia să-l repare singur⁸.

⁶ Așa cum se va vedea mai târziu în „Operația Title“, aceste torpile ghidate, un soi de torpile umane, trebuiau transportate de către un vas în apropierea bastimentului inamic, unde urmau să fie lansate la apă. Puse în mișcare prin electricitate, torpilele ghidate trebuiau să înainteze Pe sub apă pînă la coca vasului, pe care încărcătura explozivă era fixată cu ajutorul unor magneți. Un mecanism de ceasornic declanșa cu întârziere explozia.

⁷ După ce părăseau Fort Blockhouse, echipajele nu mai aveau să se întâlnească niciodată, fiind trimise la baze diferite: H.H.Z. (Loch Cairnbawn), H.H.X. (Loch Corril), Varbel. O singură dată, în mai 1943, cînd locotenentul David Locke (X-7) s-a înecat în timp ce tăia plasa de la Loch Striven, Terry-Lloyd și Philip au fost trimiși la H.H.Z. să recruteze printre conducătorii torpilelor ghidate cîțiva oameni pentru submarinele X.

⁸ Acesta a fost defectul principal al submarinelor X. Englezii nu au reușit să-l remedieze sau poate l-au subapreciat. Așa cum se va vedea, în cursul traversării Mării Norvegiei, înainte de a ataca vasul *Tirpitz*,

După prima echipă, formată din Donald Cameron, „Willy“ Meeke și Richardson, a urmat a doua, din patru ofițeri: John Lorimer, John Terry-Lloyd, David Locke și Powel, precum și din cei doi E.R.A.⁹ „Nigger“ Goddard și Pomeroy. În iulie au venit nouă ofițeri, Thomas, Matthews, Henty-Creer, Wilson, Crossman, Ball, Barr, Weston și Philip, însoțiți de ingineri-mecanici, printre care erau Mortiboys, Whitley și doi membri ai Rezistenței franceze, Dennis și Glenson¹⁰. O a patra echipă, formată din 15 ofițeri și ingineri-mecanici, a sosit în august. Printre aceștia se aflau ofițerii Godfrey Place, Martin, Brooks, McFarlane, Hudspeth, Shean, Marsden. Englezii și scoțienii erau cei mai numeroși. La sfârșitul anului 1942, „străinătatea“ era reprezentată de 5 australieni, 3 sud-africani, 3 irlandezi și 2 francezi.

Toți acești voluntari veniți din lumea largă pentru a apăra bătrîna Anglie aveau să formeze în cele din urmă niște echipe de prima mînă, sudate atît în antrenamentul de zi cu zi, cît și la distracții.

Dar, din păcate, din aceste submarine exista doar un singur exemplar și, cu toate că la început voluntarii veniți la Fort Blockhouse n-au fost în număr prea mare, nu puteau fi antrenați toți împreună pe acest prototip. Unii au fost trimiși la Rothesay să facă stagii scurte pe marile submarine. Meeke plecă în misiune la Barrow-on-Furness, la atelierele Wickers-Armstrong, unde se construiau submarinele X.

Sir Max Horton, știind cît de nerăbdător era Winston Churchill să vadă submarinele de buzunar pregătite să-l atace pe *Tirpitz*, forța experiențele la maximum. Păstrînd cel mai desăvîrșit secret în ceea ce privește scopurile urmărite de Amiralitate, sir Max pune la punct, împreună cu serviciile secrete britanice și cu Rezistența norvegiană, o operație preliminară care purta numele „Title“. Agenții serviciului de spionaj se deplasau la Trondheim și Stockholm, din Suedia în Anglia, apoi se întorceau în Norvegia. Dacă această operație, prevăzută a fi efectuată cu torpile

și chiar în timpul atacului, avariile provocate de pătrunderea apei și de umiditate au fost atît de grave, s-au repetat de atîtea ori, încît erau cît pe ce să compromită „Operația Source“.

⁹ E.R.A. — Engine-Room-Artificer — inginer-mecanic. — *Nota trad.*

¹⁰ Dennis și Glenson sînt nume de împrumut. Dennis, originar din Marsilia, avea să debarce ulterior în apropierea orașului său natal, în urma unei dispoziții a serviciilor secrete britanice.

ghidate deservite de oameni-broaseă, nu avea să dea rezultate scontate, micile submarine X urmau să intre în scenă. Iar dacă, printr-un noroc nesperat, „Operația Title” reușea, X-crafts¹¹ urmau să servească altor scopuri, căci războiul era departe de a se termina...

Cînd a venit la Varley Marines, John Lorimer, și el fumător de pipă, după ce l-a ascultat pe Cameron, s-a uitat la X-3 și nu s-a putut abține să nu remarc: „E într-adevăr un submarin minuseul! De neînchipuit... să poată spera cineva că va traversa Marea Nordului!”

Iar cînd se deschise panoul și voluminosul Lorimer aruncă pentru prima oară o privire în interior, își exprimă îndoiala că va putea rezista acolo vreodată.

A doua zi Lorimer făcea prima sa ieșire la bordul lui X-3, care era remorcat pentru a se verifica rezistența parimelor de cîneapă.

În mai 1942, la nici două luni de la lansare, X-3, remorcat de *Present-help*, a fost lansat în largul portului Portland. La periscop era Meeke, Cameron controla la cîrmă sistemul de pompe, iar la timonă se afla Richardson. Pentru a asigura reperarea submarinului în caz de accident, un balon-geamandură, legat cu o parîmă de coca lui X-3, plutea la suprafață, tirît de submarinul în imersiune. În fața peninsulei Portland s-au făcut mai multe experiențe, submarinul a străbătut baraje de plasă, pe care în prealabil le-a tăiat cu foarfecele, apoi și-a desprins mincele sub niște obiective fictive...

După aceste exerciții X-3 se înapoie la Hamble River. Nu pentru multă vreme. La 26 august, în casa cea mare de pe malul riului, Don își luă rămas bun de la Eva. Ea i-a promis că va veni la el pentru a sta împreună cît mai mult cu puțință, pînă în ziua cînd el va pleca în acea faimoasă misiune periculoasă, cea din care, fără îndoială, nimeni nu se mai întoarce.

Prima etapă era la gura riului Clyde, în Scoția. Mai întîi s-au ocupat de transferul submarinului. *Present-help* l-a escortat pînă la docurile din Southampton, unde a fost încăreat într-un vagon special amenajat. Camuflat sub prelate, X-3 luă drumul Scoției. Urma să se regăsească în elementul lui, marea, la Faslane, un mic port la capătul riului Clyde, în apropiere de Glasgow. În fața lui Meeke, Ca-

¹¹ Forțele X. — *Nota trad.*

meron, Richardson și Lorimer, veniți cu câteva zile înainte, o imensă macara ridică încet mica navă și o așează pe apă.

Antrenamentul fu reluat imediat în apropiere de Rothersey, în Loch Striven. Oamenii au fost cazați la Port Bannatyne, în hotelul *Kyles Hydro*, o mare clădire dreptunghiulară cu trei etaje, construită din piatra cenușie a regiunii. Apa care curgea în numeroasele cascade, instalate în caturile de jos ale hotelului, avea proprietăți curative, și în timp de pace reumaticii veneau aici să facă băi. De la ferestrele hotelului se vedeau, la poalele colinei, Port Bannatyne, un mic sat de pescari, și Loch Striven. De multe ori, oamenii de pe X-3, când se întorceau noaptea anchilozăți din cauza vremii proaste și a oboselii ce le încovoia umerii, după imersiunile efectuate în Loch, aveau să blesteme drumul acesta abrupt, care străbătea un teren bolovănos.

Hotelul rechiziționat a fost botezat *Varbel*¹². Cîteva membre ale serviciului feminin, care lucrau la cifru, la telefon sau erau stenodactilografe, populau birourile, aducînd puțină gingașie și calm în această ambianță masculină. Ele pregăteau și serveau la popotă ceaiul de la orele 5. Dacă n-ar fi fost uniforme și subiectele conversațiilor — se vorbea despre remorcaj, imersiune, materiale —, uneori în acest salon, ale cărui ferestre largi dădeau spre mare, te-ai fi crezut în timp de pace. În rândurile personalului feminin erau și trei ofițeri, domnișoarele Moncreiffe, Ruth Barham și o brunetă înaltă cu ochii de un verde-cenușiu și un nas cam cîrn, Althea Tickler. Această domnișoară, fiind cam împrăștiată și distrată, era pusă uneori în situații ridicole, absurde, de care ea făcea haz prima; risul ei în cascade, care răsuna în camera de gardă, cucerea simpatia generală. Repartizată la „cifru“, Althea Tickler, al treilea ofițer al formației, nu refuza niciodată să dea cuiva înțietate sau să înlocuiască o camaradă. Toată lumea la *Varbel* o iubea.

În cursul primelor luni, *Varbel* se afla sub ordinele dinamicii comandor D.C. Ingram, înlocuit ulterior de „Willie“ Banks, comandantul lui *Bonaventure*, cu care venise aici. Ofițerul acesta știa să îmbine farmecul personal cu autoritatea, fiind ajutat în această direcție de soția lui, încîntătoarea Audrey. Animatorul era locotenent-comandorul „Boy“ Brown, care mai tîrziu avea să se ocupe pe *Bonaventure* de distrac

¹² Denumirea *Varbel* era o combinație între numele comandorilor Varley și Bell.

țiile echipajelor, organizînd o emisiune specială de radio „Radio Angostura“.

Dintre locotenenți, o figură simpatică era Peter Philip, originar din Africa de sud. Cam bondoc, cu nasul coroiat, Peter Philip se remarcă foarte curînd prin serviabilitatea lui, prin precizia, dîrzenia și rezistența fizică vădite în cursul antrenamentelor. Înainte de război, copiii de la Cap îl cunoșteau sub numele de „Unchiul Peter“, nume sub care putea fi ascultat atunci la emisiunile pentru cei mici.

Bineînțeles că între marinari și corpul W.R.N.S. s-au țesut unele idile mai mult sau mai puțin serioase, soldate uneori prin căsătorii. Nici unul dintre acești bărbați nu va putea uita Coding Office¹³, deschis ziua și noaptea. Cînd se întorceau după o zi grea de antrenament pe mare, cu ochii năclăiți de sare, cu degetele înțepenite, cu hainele șiroind de apă, găseau fata de serviciu din corpul W.R.N.S. așezată la masa ei de lucru și întotdeauna cu o ceașcă de ceai fierbinte pregătită pentru ei. Schimbau cîteva glume..., rîdeau, și apoi bărbații, extenuați, urcau în camerele lor și adormeau cum puneau capul pe pernă. Pavilionul de vinătoare rechiziționat al familiei Geddes, situat la capătul peninsulei, la poalele unei coline înverzite, unde pășteau vacile și ciuguleau iarba găinile, a fost botezat *Varbel II*. Aici disciplina era ceva mai relaxată decît la *Varbel I*. Seara, în fața unui foc de bușteni, sorbindu-și cînille de bere, ascultau poveștile marinărești ale comandorului „Tissy“ Bell¹⁴. Adeseori *Varbel II* răsuna de rîsete.

Într-o zi sosi la *Varbel* un locotenent mic de stat, slab, cu părul negru lins, periat cu grijă, despărțit la mijloc de o cărare; nu avea mai mult de douăzeci și doi de ani și era cel mai tînăr din toată ceata. Elev al Școlii navale de la treisprezece ani, acum, în pofida aerului său timid, era în posesia decorației D.S.C.¹⁵ și a Crucii Poloniei pentru merit, obținute în urma faptelor săvîrșite în februarie 1942 la bordul submarinului polonez *Sokol*. Acesta era locotenentul Godfrey Place. Lui i s-a încredințat comanda lui *X-4*, al doilea submarin de antrenament sosit la Port Bannatyne; coechipierii erau locotenentul Thomas și E.R.A. Whitley. Cu

¹³ Biroul codurilor. — *Nota trad.*

¹⁴ Scriitor pe care cititorii îl cunosc sub pseudonimul Ian Scott.

¹⁵ Distinguished Service Cross.

umorul lui sec, cu ironia, cu poznele lui uneori, nu întârzie să se facă remarcat. Șefii îi apreciau munca neprecupețită, spiritul de observație, voința; camarazii — umorul, amabilitatea și chiar un fel de nepăsare simpatică ce mergea până la o totală indiferență față de tot ce era aspect vestimentar. La *Varbel*, Godfrey o descoperi pe Althea Tickler...

Curînd, Loch Striven, apele de la Inchmarnock, la nord de insula Aran, fură străbătute de vedete, de cîteva *Present-help*, de X-3, apoi de un al doilea submarin de încercare, X-4. Toată lumea era nerăbdătoare să vadă sosind celelalte submarine, cele adevărate, de luptă.

O navă mare, solidă, avînd o formă greoaie, cu un coș înfipt la mijloc, două punți ce erau protejate de un bastin-gaj înalt și deasupra cărora se înălțau bigi puternice, ancoră în fața *Varbel*-ului.

Bonaventure de la Clan Co a fost construit pentru transportul locomotivelor; „Jumbo“, biga lui principală, le putea ridica și așeza pe bord sau descărca pe chei. Submarinele X luară locul locomotivelor.

„Willie“ Bank, care primise misiunea să organizeze a „12-a flotilă de submarine“, alcătuită din unități de tip X, avea toată autoritatea asupra vasului *Bonaventure* atîta timp cît era ancorat în serviciul submarinelor.

Vasul *Bonaventure* avea cabine, instalație de băi și, mai ales, un careu în care se servea o bere strașnică. După zile și nopți petrecute pe mare, pe orice vreme, și fără să guste o picătură de alcool, *Bonaventure* constituia pentru echipaje un loc de relaxare, și chiar de desfătări. Seara își schimbau hainele, pentru a merge la masă. Whisky înainte de masă, sherry la supă, cîteodată vin, după desert lichioruri și cîniacuri. Era o viață frumoasă.

„Willie“ Bank venea adeseori să țină tovărășie echipajelor; conversația lui era simplă și plină de umor. La *Varbel* umorul acesta deveni celebru. Adeseori oamenii rîdeau și cîntau. Dar toți erau obsedați de același gînd. Cînd vor fi gata de atac? Care va fi obiectivul? Atunci pe chipurile lor tinere se așternea o umbră, și partidele de pocher se întrepruneau. Ca să uite, beau ceva mai mult, rîdeau mai tare, cîntau cît îi ținea gura niște cîntece care l-ar fi făcut să roșească și pe unul din garda călare. La *Varbel II*, pe *Bonaventure* sau chiar la *Varbel I* nu o dată corurile au intonat

„Casey Jones“, „You can't go to Heaven“, „She's a Tiddley Ship“ și „Green Grow the Rushes-O“¹⁶.

În septembrie, Eva Cameron, care obținuse un concediu, a sosit la Port Bannatyne. Și-a găsit locuință într-o cameră modestă, în casa paznicilor de vinătoare ai domeniului Geddes. Tinăra femeie, foarte tulburată de speranța că va avea un copil, își împărțea timpul între vizite la W.R.N.S., unde se împrieteni curînd cu Althea, și lungi plimbări solitare de-a lungul țărmului. Așa cum făcea și pe malul lui Hamble River, urmărea și aici evoluția micilor submarine, gîndindu-se la vremea rea, la frigul care va veni odată cu sfîrșitul verii; seara era din nou împreună cu Cameron.

Exercițiile continuau fără incidente. Dar, într-o după-amiază de început de noiembrie, în timp ce Cameron era liber, iar comanda lui X-3 o avea John Lorimer, care ieșise să antreneze doi sublocotenenți, Gay și Laites, pe fungia lui *Present-help* se ridică deodată pavilionul „Tripper“, ceea ce însemna: „Semnal de naufragiu“.

Un naufragiu! Nu putea să fie vorba decît de X-3 cu Lorimer, Gay și Laites la bord... Din păcate, cei de la *Varbel* nu puteau face altceva decît să spere. *Present-help* urmărea cu microfoanele dirijate spre mare și motoarele oprite pentru a auzi mai bine dacă X-3, pe care l-au văzut cum se ducea direct la fund, își manifesta prezența prin vreun semnal... Minutele treceau greu. La *Varbel* orice activitate a fost întreruptă. Nava de salvare *Tedworth*, bine echipată, cu oameni-broască experimentați, a fost pusă în stare de alarmă.

După patruzeci de minute nesfîrșite, oamenii de veghe de pe puntea lui *Present-help* văd un om ieșind din apă. Era Gay, îmbrăcat în costumul lui W.S.E.A. Imediat după el apărî și Laites, fără aparatura de scufundare. Era sleit, aproape leșinat. În timp ce cei doi erau ridicați la bord, ieși la suprafață și John Lorimer, complet echipat.

La orele 23, pe suprafața lui Loch Striven apărî și X-3¹⁷.

¹⁶ Titlurile cîntecelor, în afara de primul, care este nume propriu, sînt: „Nu poți merge în rai“, „Ea este o mică navă“ și „Oh! Cum mai crește frestia verde“. — *Nota trad.*

¹⁷ Întrucît valva orificiului de aerisire nu se închisese în cursul manevrei de imersiune, apa pătrunsese în submarin, care s-a scufundat, înclinîndu-se cu 85°. La o adîncime de 35 m. Lorimer a așteptat pînă cînd submarinul s-a umplut cu apă și atunci a deschis tambuchiul și a ieșit cu oamenii săi.

Eve Cameron, impresionată de accident și înfiorată la gândul că și Cameron s-ar fi putut afla pe vas, timp de câteva zile abia dacă a mai scos un cuvânt.

X-3, care nu mai era în stare să se scufunde, toată aparatura urmînd a fi demontată și revizuită, fu expediat cu trenul la Portsmouth, pentru a fi reparat. Întrucît speranțele Evei Cameron că va deveni mamă fură confirmate, se înapoie la Lee-on-Solant. Atmosfera familială, calmul erau preferabile nervozității de la *Varbel*, spaimei de a vedea minusculul vas zgîlțit de hulă, scufundîndu-se și dispărînd.

Într-o noapte de decembrie se petrecu prima dramă. În seara aceea fusese o vreme furtunoasă și X-4 ieșise în prima lui probă de noapte. Sub comanda lui Godfrey Place, la bord se aflau Whitley și velșul Morgan Thomas, un bărbat scund și îndesat, plin de viață.

X-4 naviga la suprafață, iar puntea îi era măturată de valuri puternice, care uneori o acopereau complet. Morgan, asumîndu-și riscurile, vru să asigure veghea. Deschise tambuchiul compartimentului *W and D* și, în timp ce ieșise în afară pînă la jumătatea trupului, un val uriaș se sparse, luîndu-l cu el. *W and D* nu mai era decît o puțină din care se revărsa apă și spumă. Morgan Thomas dispăruse. X-4, care își pierduse echilibrul, nu se scufundă, dar luă o poziție verticală. Place era în față, Whitley în partea din spate, între ei *W and D* plin de apă, ușile închise împiedicau orice comunicare. Place nu-și pierdu cumpătul. Așteptă două ore nesfîrșite fără să știe ce s-a întîmplat și ce soartă au avut Thomas și Whitley. În sfîrșit, auzi cum niște oameni loveau în cocă, sesiză zgomotul produs de frecarea cablurilor de ridicare, încordarea acestora, deplasarea lentă a vasului. Alarmat de faptul că X-4 nu fusese prezent la întîlnire, *Present-help* l-a căutat și l-a găsit; acum îl ridica, îl aducea la suprafață. Place și Whitley au fost salvați, Morgan Thomas dispăruse. Era primul accident mortal; la *Varbel*, știrea despre această dramă a produs un șoc puternic. Lui Peter Philip, bun prieten cu velșul, zile de-a rîndul nu i-a auzit nimeni glasul.

Din fiecare accident — au mai fost și altele, fără consecințe fatale — se trăgeau învățăminte. Locotenentul Hezlet dădu dispoziție să se monteze pe punte o bară de siguranță de care se puteau agăța cînd era vreme rea. Sistemul de închidere a tambuchiului a fost plasat în interior la postul central. Au fost aduse îmbunătățiri și aerisirii. Chiar cînd naviga la suprafață și hula era normală, submarinul lua apă, din care

cauză erau obligați să închidă tambuchiul. Tubul de aerisire sluzea la reîmprospătarea aerului viciat din submarin. Curînd a fost folosit și în alte scopuri; omul care stătea în picioare pe punte putea — ținîndu-l cu amîndouă mîinile — să-și mențină echilibrul și totodată să-l utilizeze ca portavoce, pentru a comunica cu interiorul vasului.

Toate aceste îmbunătățiri au fost aduse și submarinelor de tipul X, aflate în construcție la Barrow-in-Furness. „Willy“ Meek, care fusese detașat la aceste ateliere, făcea adeseori naveta între *Varbel* și Barrow-in-Furness. Dădea explicații, examina planurile, urmărea lucrările.

În orașelul Barrow-in-Furness, la Vickers Armstrong, se construiau în cea mai mare taină submarinele de tipul X. În atelierele spațioase, încetul cu încetul, coca se înălța, luînd forma necesară, în timp ce în apropierea clădirii se strungeau echipament și instalații. D-l Johnston, directorul, providența echipajelor care veneau să urmărească construirea vaselor destinate lor, asculta cu răbdare sugestiile, făcînd concesii în privința adăugirii unui dulap suplimentar sau acceptînd să modifice cu cîțiva centimetri înălțimea mesei pentru hărți. Uneori îi invita la el la masă. Peter Philip și unsprezece dintre camarazii lui aveau să păstreze o amintire de neuitat despre un anumit Crăciun la care, în pofida restricțiilor, s-au ospătat cu gîscă, curcan și budincă de Crăciun, stropite cu vin și chiar cu șampanie. La ora două dimineața zeul protector al marinei a trimis, din fericire, un taxi încăpător în fața casei d-lui Johnston. Strigăte! Exclamații! Rîsete! Cei doisprezece marinari s-au înghesuit cu toții înăuntru, ca într-un *X-craft*. Așa au fost aduși înapoi la anexa lui V.P.H., *Victoria Park Hotel*, care la miezul nopții își închidea porțile. N-avea nici o importanță! S-au cățărat, ca pe un catarg, pe un burlan care cobora în dreptul sălii de baie. Apoi n-a mai fost nevoie decît să deschidă fereastra glisantă. Multe le-a mai fost dat să vadă celor de la V.P.H. cu cheflii aceștia. Oare nu i-a trecut într-o zi prin cap locotenentului Terry Lloyd să-i învețe *crap-shooting*¹⁸ pe un distins colonel din armata Indiei și pe două fete bătrîne, punîndu-i să se tîrască pe burtă prin holul hotelului?

În posomoritul Barrow-in-Furness, bîntuit de vînturi, încetoșat, umed și înnegrit de fum, echipajele se amuzau cum puteau, ducîndu-se cînd la cîrciumă, cînd la cinema sau la sala de dans.

¹⁸ Joc de noroc cu zaruri. — *Nota trad.*

Dimineata se întâlneau din nou cu toții la Vickers Armstrong, unde cercetau un prototip din lemn sau cereau explicații desenatorilor și maștrilor. Urmăreau cele mai mici amănunte în construirea vasului lor, a celuiia care îi va duce poate spre inamic, și începeau să-l îndrăgească.

Pentru Godfrey, Peter, Henty, Don și toată această bandă veselă se punea o problemă importantă. Ce nume să le dea submarinelor lor? Nu putea fi vorba ca nave atât de mici să fie botezate de Amiralitate... Să îngăduie ca vasele lor să traverseze marea, să se scufunde și să lupte sub denumirea de X-5, 6, 7 li se părea un lucru împotriva firii. Hotărîră să le pună ei nume, să le boteze. Bine, dar ce nume? Numele de orașe, de flori, de plante, de păsări, de pești, de eroi, de amirali au fost luate toate, cel puțin așa se părea, de navele precedente. Au dezbătut îndelung problema aceasta serioasă în fața unor pahare cu gin. La submarinele mari, prima literă a numelui lor — *Trident*, *Thrasher*, *Truculent*, *SeaNymph*, *Sceptre*, *Syrtis* — indica tipul și seria.

— De ce să nu procedăm și noi așa cu X-crafts ale noastre? spuse Philip.

— Prima literă, bineînțeles, trebuie să fie X, sugeră Cameron, fără să-și scoată pipa dintre dinți.

— De acord, dar avem nevoie de niște nume nostime, neobișnuite.

— Pentru submarinul meu vreau numele unui animal din patrie, spuse australianul Henty-Creer.

— Dacă fiecare o să aibă asemenea pretenții, bombăni Place...

— Numele submarinului meu va fi *Platypus* („Ornitorinc“), i-o tăie scurt Henty-Creer, care de multă vreme se gândise la această problemă.

Urmă un concert de exclamații!

— Ce pasăre rară mai este și asta?

— Are înotătoare?

— E o insectă coleopteră?

— O moluscă gasteropodă?

— Este un mamifer care trăiește în Australia în apele riurilor, unde își depune ouăle, explică Henty-Creer.

Toți deschiseră ochii mari. Și ce-i cu asta?

— Ei bine! *Platypus* va transporta niște ouă uriașe și le va depune sub bastimentul inamic... Acolo vor ieși dintr-o dată din găoace bubuind. E limpede.

— Da, și tu ai să le clocești...

Godfrey Place a fost de părere că litera P nu-i rea deloc... Poate pentru că numele lui începea cu P!

— Trebuie să găsești un pește mindru, delicat, al cărui nume să înceapă cu un P, spuse Cameron.

Zadarnic au căutat.

Lui Philip, sud-africanul de la radio, i-a venit o idee:

— Mîine ne întîlnim la biblioteca orașului. O să căutăm în dicționar.

A doua zi s-au întîlnit cu toții în sala de lectură a bibliotecii din Barrow-in-Furness. Tulburînd calmul acestui lăcaș de meditație al acelor locuri, au început să discute mai întîi în șoaptă.

— Dinichthys... iată un animal pe care nu-l întîlnești la tot pasul, zise Place. Al meu este! și o să-i pun înaintea litera P: *Pdinichthys*. Șașanții vor căuta mult și bine să descopere ce animal preistoric este ăsta.

— Al meu se va numi *Excalibur*, după numele sabiei regelui Arthur... Litera X este a doua, dar totuși nu lipsește, spuse Hudspeth.

— Pe al meu îl va chema *Piker* („Știucă“), declară Cameron, cu accentul său scoțian.

Au părăsit biblioteca din Barrow-in-Furness și s-au înapoiat pe șantier, nu fără a face o escală la o circumă, ca să sărbătorească botezul.

Stagiul la Vickers Armstrong dura între cinci și șase săptămîni, timpul necesar pentru a monta motoarele în interiorul navei și diferitele echipamente.

Prima serie de 6 submarine de luptă, destinate atacării vasului *Tirpitz* — de la X-5 pînă la X-10 —, deși de aceleași dimensiuni cu X-3 și X-4, au suferit modificări importante. În față se găsea compartimentul bateriilor, urma *W and D*, apoi postul central, în sfîrșit, compartimentul motoarelor.

În felul acesta interiorul era organizat asemenea marilor submarine. S-au adus atîtea instrumente și aparate, într-un spațiu vital atît de redus, încît echipajul avea senzația că trăiește într-o debara sau în vreo chișimie de sub o scară. X-5, X-6, X-7 au fost livrate unul după altul ¹⁹. Fiecare comandant își însoțea vasul „său“ de la Barrow-in-Furness la Faslane. Își invita prietenii, în măsura în care serviciul acestora o îngăduia, să asiste la ceremonia lansării.

¹⁹ X-5 a fost lansat la Faslane la 31 decembrie 1942; X-6, la 11 ianuarie 1943; X-7 la scurt timp după aceea.

Expediția începea de la Vickers Armstrong. Poarta cea mare se închidea în urma locomotivei, care trăgea un vagon-platformă și unul de călători, de îndată ce aceasta intra pe linia ferată de garaj.

Submarinul era arimat pe platformă și acoperit cu o prelată, pentru a-l feri de privirile indiscrete. Echipajul se urca în vagon. Apoi, încet, convoiul pornea în noapte, oprindu-se adeseori în stații pentru a fi garat, după care își continua călătoria. În zori au ajuns la Faslane. După o scurtă oprire, încet-încet, pufăind, scuișind, șuierind, locomotiva și suita ei pătrundeau în port; locul unde submarinul urma să fie lansat la apă era păzit de marinari.

Sosirea lui X-7 a rămas de pomină printre echipajele submarinelor britanice.

Pe chei, la o oarecare depărtare de ofițerii care-l așteptau pe X-7, stătea o tinăra în uniformă W.R.N.S. Debarcase dintr-un trauler venit de la Rothesay, care urma să-l escorteze pe X-7 pînă la Port Bannatyne. De cum o zări de la fereastra vagonului pe fata din W.R.N.S., Godfrey Place îi făcu semne cu mîna, la care ea răspunse pe dată.

— Ia te uită, Althea, exclamă Philip.

— A venit să-și întîmpine logodnicul, răspunse simplu Godfrey.

Trenul se opri. Întrucît platforma era plasată sub macara, prelată a fost scoasă de pe submarin; palanele au fost fixate cu multă grijă, iar lanțurile se întinseseră și, instinctiv, întreaga asistență se dădu cîțiva pași înapoi.

Aici, ca în toate porturile, erau linii de cale ferată, vagoane, grămezi paralelipipedice de brichete de cărbune, fier vechi. Althea, îndepărtîndu-se de micul grup al ofițerilor veniți să asiste la lansarea lui X-7, se urcă pe un taluz. De acolo putea vedea submarinul cum se ridică încet, deasupra vagoanelor, cum se balansează ușor ca o nacelă. În momentul acela privirea i se opri asupra unui nume scris cu litere albe pe cocă. Scoase un strigăt. Apoi încercă să-l pronunțe: Pdin..., dar mai departe nu reuși.

— Ce nume afurisit! exclamă.

Nimeni n-a auzit observația ei.

Dar Place îi făcea semne să coboare de pe taluzul pe care se cocoșase și îi întinse o sticlă de șampanie.

— Arunc-o, îi spuse el... Ca să-l botezi. Și spune-i numele: Pdi-ni-ch-thys — în patru silabe. Nu-i greu.

Submarinul, după o scurtă călătorie prin aer — hotărît lucru, aceste submarine foloseau toate mijloacele de a călători, în afară de cel pentru care erau construite — a fost aşezat încetişor pe apă. Părea să se simtă la largul lui! Venise momentul solemn. La un semn al lui Godfrey, Althea, cam neliniştită din cauza „ numelui afurisit ” şi a distanţei care o separa de vas, apucă sticla.

— Îl botez pe P... Of! mai departe nu mai ţin minte! exclamă ea şi aruncă sticla. Din fericire, aceasta se sparse, lovindu-se de etravă.

Un cap ieşi prin tambuchiul. Era „Willie“, rămas singur la bordul submarinului.

— Ce s-a întâmplat?

— *Pdinichthys* a fot botezat! strigă Godfrey Place.

— Să trăiască *Pdinich...*, spuse Althea, care făcea eforturi să nu izbucnească în ris într-un moment atât de solemn.

Aproape imediat, *Pdinichthys* se îndepărtă, prin propriile lui mijloace, spre Port Bannatyne.

Şefii aveau alte motive de îngrijorare. Faptul că plaja de la Rothesay era atât de apropiată îi neliniştea pe David Ingram şi pe „Willie“ Bank. Oricine putea vedea minusculele submarine amaratate de geamandurele lor sau făcînd exerciţii pe apele Loch-ului. În mulţimea care venea să-şi facă weekend-ul se puteau strecura şi spioni germani²⁰.

Amiralitatea era nerăbdătoare să vadă submarinele puse la punct de către echipajele lor, plecînd din aceste locuri atât de frecventate, pentru a arunca ancora în portul secret din Scoţia.

²⁰ Locuitorii din Rothesay şi din Port Bannatyne au păstrat secretul. Mai tîrziu, cînd ziarele au anunţat atacarea *Tirpitz*-ului de către submarinele X, un locuitor din Port Bannatyne a lăsat în faţa porţii centrului *Varbel* un ziar pe care scria cu litere roşii cuvîntul: „congratulations“ (felicitări).

CAPITOLUL AL VII-LEA

PRIMELE ATACURI AERIENE

Una din preocupările majore ale comandantului Topp era să ofere ofițerilor și echipajului lui distracții chibzuit alese. El știa că nu poate sili niște oameni tineri să trăiască izolat pe vas. Teatrul, concertele oferite de trupe venite în turneu, cinematograful, conferințele nu erau suficiente pentru a-i feri de maladia tablei — *Blechkrankheit*¹. Toți acești oameni trebuiau să iasă la aer, să aibă o ocupație. Topp rechiziționează insula Saltö. Situată la intrarea în fiordul Faetten, insula, cu pădurile ei de conifere, cu pantele ei domoale, ce coborau spre mare, era o mică Elveție. Înainte de război, norvegienii instalaseră aici un sanatoriu. Cum n-o despărteau decît trei kilometri de locul unde staționa *Tirpitz*, era ușor accesibilă cu vedetele sau cu bărcile. Marinarilor de pe vas nu le-a trebuit prea mult timp pentru a construi un centru de odihnă cît se poate de atrăgător. Pentru echipaj au fost ridicate barăci cochete, făcute din trunchiuri de brad cojit, vopsite în culori vesele. O casă rezervată ofițerilor căpătă denumirea de *Percig-Heim*, fiindcă Percig, comandantul unității de camuflaj, condusese lucrările de construcție și de

¹ *Blechkrankheit* — maladia tablei, provocată de șederea îndelungată pe un mare bastiment cu structuri metalice. — *Nota trad.*

împedobire. Comandantul Topp a făcut unor ofițeri cinstea de a da numele lor citorva case: *Rövenich-Haus*, *Kumpel-Wiese*, *Düwels-Berg*, iar *Krill-Stube* și *Hindenberg-Lager* aminteau de circumioarele din Germania.

Colțisorul pe care fuseseră înălțate certurile era așezat pe o pantă lină, la liziera unei pădurici de conifere. S-a semănat chiar și gazon în fața casei celor trei santinele; la fiecare două săptămîni santinelele erau schimbate.

Însoțit de inseparabilul Düwel și de ofițerii statului-major, comandantul Topp inaugură cu toată solemnitatea *Tipitö*. În ziua aceea, fanfara de pe *Tirpitz* cînta pentru prima oară într-un chioșc cîmpenesc.

La bordul *Tirpitz*-ului și la debarcaderul insulei a fost afișat regulamentul pe patru pagini „*Erholungsstätte Tipitö*”². Totul era prevăzut: respectarea plantelor și florilor din grădina publică, permisiunea de a primi ofițeri din *Wehrmacht* și civili de naționalitate germană. Lista lucrurilor interzise — *verboten* — era impresionantă: era interzis să se culeagă flori; era interzis să se rupă crengi din copaci; era interzis vînatul; era interzis să se ia ouă de pescăruș; era interzis să se aprindă focul; era interzisă aducerea unor animale; era interzis să ai legături cu norvegienii și, cu atît mai mult, să-i introduci pe insulă.

Vinzarea tutunului și alcoolului era reglementată. Fumatul era permis numai înăuntrul barăcilor. În caz de alarmă, oamenii trebuiau să se înapoieze la bord cît mai repede cu putință, folosind cele două vedete care asigurau serviciul între cuirasat și *Tipitö*. Dacă erai surprins pe insulă de un bombardament, ordinul era să te refugiezi în adăpost.

La 22 martie era aniversarea *Wehrmachtului*. Ca și în anul precedent, s-a făcut o colectă pentru *Winterhilfe* — ajutorul de iarnă. Cînd cei însărcinați cu organizarea colectei s-au prezentat în fața comandantului, foarte mindri de suma realizată, unul dintre ei a făcut un pas înainte și a spus: „Domnule comandant, sîntem bucuroși să vă remitem în numele echipajului suma”. Comandantul întinse mîna să ia plicul, dar marinarul adăugă: „Da, însă noi am hotărît în unanimitate să punem o condiție: să vă lăsați barbă!”. Surprins, Topp trăsări, apoi îngînă: „De acord” și puse plicul în casa de bani.

O lună mai tîrziu, cînd amiralul Schniewind, comandantul-șef al flotei, se îmbarcă pe *Tirpitz*, la început nu-l recu-

² Staiunea de odihnă *Tipitö*. — *Nota trad.*

noscu pe comandorul Karl Topp, care îl întâmpină în capul scării pe punte: comandantul *Tirpitz*-ului arbora o barbă superbă! Dar, socotind că este de ajuns o singură barbă la bord, aceea a marelui-amiral Tirpitz, n-a purtat-o multă vreme.

Cam tot în perioada aceea, cîțiva ofițeri au demontat ușa de la cabina pastorului Müller. Cum avea un somn adînc, acesta n-a băgat de seamă.

Cînd s-a deșteptat a constatat că i-au dispărut cîteva sticle cu bere. Și totuși ușa era întotdeauna încuiată...

Finalul a avut loc în careu în hohote generale de rîs.

Distracțiile nu-i făceau să uite de război și continuau să se antreneze intens. Alarmerle erau frecvente, poate chiar prea frecvente. Cum fiecare membru al echipajului era obligat să semnaleze orice obiect suspect, unii dădeau alarma și atunci cînd erau doar victima unei iluzii optice sau a propriei lor imaginații. În posturile echipajului, acești zeloși erau luați „în tîrbacă”. De aceea s-au jurat să tacă chitic chiar de-ar vedea un submarin inamic țîșnind în interiorul plaselor.

Seara, radioul, jurnalul de actualități cinematografice prezentat la cinematograf ofereau știri și imagini din război: în luna martie, 81 de nave aliate, cu o capacitate de 460 000 de tone, au fost scufundate de *U-boote*³. Dacă se continua în ritmul acesta, în curînd nici un vas aliat nu va mai putea pluti pe mări, iar Anglia — înfometată — va implora pacea. Batavia, Rangoon au căzut în mîinile japonezilor care debarcau în Noua Guinee. În Libia, Rommel a recucerit Bengazi. E adevărat, de frontul rusesc se vorbea mai puțin, dar, fără îndoială, acolo erau consolidate pozițiile cucerite. Pentru Marele Reich totul mergea cum nu se poate mai bine! La 28 martie, la radio se auziră din nou strigăte de biruință! În noaptea de 27 spre 28, comandouri britanice au încercat o debarcare de proporții reduse la Saint-Nazaire. Cu pierderi considerabile, inclusiv numeroși prizonieri, ele au fost respinse. În comunicat nu era vorba decît de tentative de debarcare. Poate o mică încercare înainte de debarcarea cea mare! Însă gîndul comandantului *Tirpitz*-ului și al cîtorva ofițeri, care continuau să spere că-și vor vedea cuirasatele trecînd spre Atlantic, s-a îndreptat spre marea cală uscată

³ Denumire prescurtată folosită pentru submarinele germane, derivînd din *Unterseeboote*. — *Nota trad.*

de la Saint-Nazaire, construită pentru *Normandie*, dar care ar fi fost atât de utilă pentru *Tirpitz*⁴.

În ajun, un convoi fusese surprins de către Luftwaffe la răsărit de insula Urşilor. A fost bombardat şi, după ce a pierdut trei vase, dispersat. În ziua următoare, în cursul unei ciocniri între trei contratorpiloare germane şi nişte crucişătoare britanice, un crucişător englez a fost scufundat⁵.

În Arctica, unde gheţurile începeau să se topească, iar ziua devenea mai lungă, lupta continua violentă, aspră, totală.

Pe o vreme proastă, în noaptea de 30 spre 31 martie, la bordul *Tirpitz*-ului sună alarma. Toţi cei de pe vas se grăbiră să-şi ocupe posturile de luptă. Pe un cer pe care se fugăreau nori mari, negri, învolburăţi, ca nişte peşti printre alge, se strecurau avioane, zburind la mare înălţime. A.A. uşoară intră imediat în acţiune. Bateriile instalate pe sol trăgeau. Câteva bombe lansate de avioane căzură pe colinele învecinate, altele în apă. Unele avioane, atinse, alunecau de pe cer ca nişte meteoriţi în flăcări. Atacul nu dură decât trei minute. După aceea, în fiord nu se mai auzi decât muge-tul vântului. Topp ordonă încetarea alarmei. La bordul *Tirpitz*-ului, cei care nu erau de cart în noaptea aceea adormiră la loc, fără ca nimic să le tulbure liniştea. Aviatorii aceia nu au riscat suficient de mult pentru a avea şanse să atingă *Tirpitz*-ul, a cărui protecţie antiaeriană atingea perfec-ţiunea. Şi, chiar dacă cuirasatul ar fi fost atins, n-ar fi sufe-

⁴ Din cei 630 de oameni care participaseră la debarcare, 144 au fost ucişi şi 250 luaţi prizonieri. *Campbeltown*, umplut cu explozivi, care eşuase lângă poarta marelui bazin, a doua zi, la orele 11 a.m., a sărit în aer, ucigînd 60 de ofiţeri germani şi 320 de oameni veniţi să examineze zona debarcării. Amiralul Charles Forbes, care pregătise acest atac, avea să scrie Amiralităţii citeva zile mai tîrziu: „Consider că atacul împotriva obiectivului Saint-Nazaire a fost mai dificil decât cel împotriva lui Zeebrugge, întrucît o forţă mare, slab înarmată, a trebuit să străbată pînă la locul atacului peste 500 de mile, fără a fi descoperită, cu o viteză medie de 11,5 noduri, printr-o zonă pe deasupra căreia, în general, patrulează cercetarea aeriană inamică... Principalul scop al atacului a fost atins, pentru că marele doc, avînd capacitatea să-l primească pe *Tirpitz*, a devenit inutilizabil pentru timp îndelungat”. (*Supplement of London-Gazette*, 30 septembrie 1947.)

⁵ Convoitul P.Q.13. În realitate, contratorpilorul german Z-26 a fost scufundat şi celelalte două avariate. De partea engleză *Trinidad* a fost torpilotat, dar nu scufundat. *Eclipse* a fost serios avariat.

rit mai mult decît carapacea unei broaște țestoase marine lovite de o bilă...!⁶

La 21 aprilie a sosit *Hipper*, care a aruncat ancora la o mică distanță de *Tirpitz*. Acum, în fiordul Trondheim, sub ordinele amiralului Schniewind, se aflau patru bastimente mari: *Tirpitz*, *Prinz Eugen*, *Amiral Scheer* și, în sfîrșit, *Hipper*... O flotă frumoasă, constituită din unități noi, bine înarmate, rapide. Dacă ar fi dispus și de un portavion ca *Victorious* și de cîteva contratorpiloare în plus! Problema cea mare era pătura. Cantitatea consumată în cursul ieșirii de la începutul lunii martie nu era înlocuită decît cu încetul de petrolierele care, înfruntînd mari riscuri, se strecurau de-a lungul coastei norvegiene. Într-o zi, un ofițer de pe *Scheer* a fost ucis cu un foc tras de pe coastă. Vinovatul n-a fost găsit niciodată. Să fi executat Gestapoul, drept represalii, cîteva ostatici? Kriegsmarine nu știa. Dar întîmplarea aceasta dovedea că partizanii norvegieni se găseau prin împrejurimi, că inamicul dădea tîrcoale.

La 27 aprilie⁷ era vreme proastă, iar vîntul agita cu furie apele adînci ale fiordului. În afară de oamenii de veghe de pe punți și din suprastructuri, expuși la mușcăturile frigului, înăuntrul marelui cuirasat ceilalți se simțeau bine.

Era aproape de miezul nopții. Deodată se auzi prealarmă — *Vorwarnzeit* —, un sunet prelung ca acela al deșteptării. Aflați întotdeauna prin preajma pieselor lor, jumătate dintre servanții tunurilor antiaeriene erau gata să se alăture bordului de serviciu.

În aceeași clipă, foarte sus, pe cerul senin, apărură avioane inamice. Erau o duzină⁸. Alarma — una adevărată: un sunet lung, unul scurt — răsună în întregul cuirasat. A doua jumătate a echipajului alergă la posturile de luptă. Porțile etanșe au fost închise, fiind lăsate libere numai anumite locuri de trecere.

A.A. ușoară a deschis tirul. Bombardierele zburau atît de sus, încît nu puteau fi atinse. La rîndul lor, britanicii nu aveau nici o șansă, în afară de cazul cînd ar fi intervenit un

⁶ La acțiune au participat 33 de avioane Halifax, aparținînd grupului nr. 4. Din pricina timpului nefavorabil, cele mai multe dintre avioane n-au putut repera *Tirpitz*-ul. Cinci avioane au fost doborîte.

⁷ În acel moment, P.Q.15 (25 de vase) și Q.P.11 (43 vase), puternic apărute, treceau prin Arctica.

⁸ La atac au luat parte 12 avioane Lancaster, apoi 31 avioane Halifax din grupul nr. 4. Au fost pierdute 5 avioane.

miracol, ca măcar o singură lovitură să-și atingă ținta. Pe sol, de-a lungul drumului, pe vas, pe puntea superioară au fost așezate șiruri de butoiașe conținând substanțe fumi-gene. Li s-a dat foc. Fumul s-a ridicat în vâlătuci groși. *Tirpitz*-ul, drumul, fiordul dispărură înghițite de stratul de fum pe care vîntul îl tira, întinzindu-l, aproape orizontal, paralel cu solul. Curînd, în zona amplasamentului presupus al cuirasatului german, englezii n-au mai avut sub ei decît o mare cenușie, striată, în mișcare.

Tirpitz-ul fiind învăluit în ceață, A.A. a vasului se afla ea însăși în imposibilitate de a mai trage. În momentul acela, pe punți, în centrele de comandă și suprastructuri se auzi sunetul surd, caracteristic unui număr mare de motoare de avion. Apreciînd după intensitatea vijîltului, inamicul trebuia să fie foarte aproape. Înainte ca A.A. să-și poată modifica reperul pieselor, un mare număr de avioane care zburau foarte jos apărură deodată de pe înălțimile înconjurătoare. Cu o cutezanță nebănuită, bombardierele se lăsară în picaj asupra *Tirpitz*-ului și își lansară bombele străbătînd stratul de fum. Fapt curios, bombele nu erau lansate direct spre navă, ci spre pantele colinei sub care se adăpostea *Tirpitz*-ul. Mai întii copacii, apoi stîncile le opriră. Vacarmul bombelor care explodau, al A.A. care trăgea era asurzitor. În lupta aceasta dintre orbi, copacii ardeau ca niște torțe.

Nici o bombă, pare-se, n-a atins nava. În vîlvătăile care împurpurau exploziile a fost văzut un avion căzînd și cîteva parașute deschizîndu-se și apoi dispărînd în vâlătucii de fum. Se așternu o liniște absolută... Din toate posturile de pe *Tirpitz* se raporta comandantului: Nimic!... Nimic!... Nimic!... Nici o bombă n-a trecut nici măcar pe aproape de cuirasat.

În plină noapte, suspendat de parașuta sa, *wing-commander*⁹-ul Bennet cobora lin... Unde va cădea? În apele înghețate ale fiordului? Va rămîne într-un copac? Bennet a fost ultimul care a părăsit Halifaxul și știa că toți membrii echipajului au sărit normal. A văzut parașutele deschizîndu-se și dispărînd apoi în noapte. Pămîntul se apropia repede. Copacii ardeau... Un luminîș pe o pantă dulce... Stînci puțin înălțate deasupra pămîntului. Acolo a atins Bennet solul,

⁹ Comandantul de aripă. Grad în aviația britanică, echivalent cu locotenent-colonel. — *Nota trad.*

fără a întâmpina nici cel mai mic inconvenient. Se eliberă de parașută și prive în jurul lui. Liniște, nici o suflare. Echipajul său nu putea fi prea departe.

Strigă: *Group 4... group 4...* Era numărul formației... Nu-i răspunse nimeni. Se hotări să urce spre vârful muntelui. Cum studiasse planul regiunii, știa că jos este drumul, calea ferată, fiordul cu *Tirpitz*. Acolo patrulau, desigur, nemții.

— *Here Bennet!* mai strigă el, nu cu prea multă convingere.

— *Here John!*

Cel care răspundea era radiotelegrafistul său, căzut în apropiere. Alergară unul spre celălalt.

— Trebuie să ajungem în Suedia. Frontiera este la treizeci și cinci de mile de aici, spuse Bennet. Am o hartă... Poate îi vom găsi și pe ceilalți în drumul nostru.

În timp ce englezul rostea aceste cuvinte, văzu un soldat german pe schiuri, care privea în direcția lor. În uniformă lui verde, se detașa limpede pe albul zăpezii. Desigur că germanul a auzit oamenii strigând, vorbind. I se alăturară și alți soldați. Bennet și John, lungeți în spatele unui mesteacăn, nemișcați, ținându-și răsuflarea, se străduiau să se facă una cu terenul. Chiar în momentul acela se auziră, ceva mai la stînga lor, niște chemări în engleză. Schiorii germani se năpustiră în direcția respectivă. După strigătele de triumf care-i ajunseră la ureche, Bennet înțelese că tovarășii lui au fost făcuți prizonieri. Și el și radiotelegrafistul au rămas multă vreme așa, nemișcați. Aveau impresia că soldații germani, mulțumiți de captura făcută, au coborât din nou la bază. Pe la orele două, spre ziuă, în liniștea adîncă a pădurii, cei doi fugari au pornit la drum spre răsărit, spre Suedia. Zăpada era moale și se afundau în ea pînă la genunchi. Marșul acesta istovitor dură cinci ore îndelungate. Cînd se luminează, găsiră un drum, dar nu s-au încumetat să pornească de-a lungul lui. Uniformele lor, deși în zdrențe, n-ar fi rămas neobservate. Bennet hotări să se țină departe de drum, dar fără a-l scăpa din ochi. La începutul după-amiezii trecură, în sfîrșit, frontiera suedează¹⁰...

În timpul acesta, ofițerii artificieri de pe *Tirpitz* examinau proiectilele neexplodate lansate de englezi. Nu erau bombe,

¹⁰ Scurt timp după aceea au fost repatriați. Bennet deveni vice-mareșal al Aerului și comandant al formațiilor Bomber Command's Pathfinder.

ci mine. Avioanele Halifax — ei socoteau că au doborât cinci — n-au urmărit să atingă vasul *Tirpitz* direct, ci au aruncat minele pe deal. Aceste mine trebuiau să alunece spre fiord, să coboare pantele pînă la cuirasat. Englezii nu s-au gîndit la copaci, la stînci, la zăpadă, care au oprit proiectilele...

A doua zi, aproape la aceeași oră, pe o noapte senină, un atac de același fel, în condiții asemănătoare, n-a avut mai mult succes¹¹.

Topp a reflectat îndelung la greșeala săvîrșită de englezi, și concluziile lui au fost: cu ajutorul avioanelor de observație care survolau adeseori regiunea, al spionilor care dădeau tîrcoale navei, al celor care puteau să constate din tren că *Tirpitz*-ul este nevătămat, Londra nu va întîrzia să afle că atacurile ei au suferit un eșec. „Oamenii ăștia sînt încăpățînați, tenaci, își spuse el. Vor căuta altceva mai eficace, mijloace noi“, și, în consecință, se hotărî să schimbe mai des locul de staționare.

Cu cîteva zile înainte de aceste atacuri, Rörholt, pentru care devenise periculos să mai stea la Trondheim, îl vizită pe Birger Grønn.

— Dați-mi un bilet pentru prietenul dumneavoastră Magne Hassel, îi spuse el. Mîine mă voi duce să-l văd. Voi lua cu mine contractele mele de agent de asigurare... și ceea ce știți.

— Dar...

— M-am gîndit bine. Voi reuși...

A doua zi, Björn Rörholt o porni la drum. Avea o valiză mică de carton, uzată și jerpelită. Sub contractele de asigurare, unele completate, altele în alb, și sub o pijama se afla un post de emisie.

Timpul cît a durat drumul cu vaporul de la Trondheim la Agdenes i se păru norvegianului lung. Din cînd în cînd Rörholt arunca cîte o privire la valiză, pe care se străduia să o ducă cu nepăsarea firească față de un bagaj obișnuit; avea însă momente cînd își regreta îndrăzneala și i se făcea frică. Dar, de vreme ce luase această hotărîre, trebuia să meargă pînă la capăt. La Agdenes, un drum urca pînă în apropierea fortăreței. Zăpada așternută pretutindeni părea a fi, pe întinderile dintre brazi, un cearceaf desfășurat peste mușchi, care, deasupra stîncilor, căpăta contururi de basorelief. Rörholt

¹¹ Au luat parte la atac 23 Halifax și 11 Lancaster. Pierderi: două avioane.

întâlni câțiva soldați germani, care nu-l luară în seamă... Poarta ansamblului fortificat se afla acum la douăzeci de metri, la zece, la cinci în fața lui. Santinelele... Un post de gardă, un sergent cu cască pe cap, care-l privise cum urcă. Rörholt se prezentă: „Mă numesc Rolf Christiansen, agent de asigurări. Pot să-l văd pe ofițerul de serviciu sau pe comandantul fortului?” spuse el într-o germană stilcită. Sergentul îl conduse pe Christiansen la comandantul fortăreței, un locotenent-comandor cu un aer plin de bunăvoință.

— Numele meu este Rolf Christiansen, spuse el fără să lase valiza din mână. Sint agent de asigurări și am venit la un anume Magne Hassel, care locuiește în incinta fortăreței, ca să semneze o poliță... Îmi cer scuze că n-am autorizația Comandaturii din Trondheim, dar n-am avut timp și m-am gîndit că...

— Vreți să-i dați lui Hassel să semneze o poliță de asigurare, îl întrerupse locotenent-comandorul. De acord, am să dau dispoziție să fiți condus pînă la locuința lui, căci nu puteți circula singur în această zonă militară.

Și cum Rörholt, oftînd ușurat, se îndrepta spre ușă, ofițerul adăugă:

— Dar spuneți-mi, n-aș putea să semnez și eu o poliță din astea, de-ale dumneavoastră, de-asigurare? Am familie.

— Nu. Cu dumneavoastră sint prea multe riscuri!

Ofițerul începu să ridă.

— Păcat! După ce terminați, plantonul o să vă aducă înapoi aici... Dacă vă schimbați părerea în legătură cu polița...

Rörholt evită să privească tunurile, lucrările de fortificații, camuflerate sub plase acoperite cu ramuri. În partea de jos, prin deschizăturile practicate spre mare, se vedea micul port Agdenes, farul lui și, pe celălalt mal al intrării în fiord, satul Hasselvika. Pe drum, Rörholt observă privirile pe care soldatul le arunca spre valiză. Omul văzuse amabilitatea arătată de șeful lui acestui necunoscut și, desigur, se întreba dacă n-ar trebui să se ofere să-i ducă bagajul... Ajunseră în fața unei mici case vopsite în verde deschis. Un om lucra la grădina de zarzavat.

— Vin din partea d-lui Grønn, spuse Rörholt.

Luînd-o înainte, Magne Hassel intră în casă și-l pofti să ia loc.

Norvegianul îi întinse biletul scris de directorul șantiereilor, apoi îi vorbi de o asigurare pe viață pe care ar fi bine să o contracteze.

— Și cum sînt primele, mari?

— Nu vă faceți griji în privința primelor. Vor fi plătite... la Londra, după război, și vor fi cu atît mai importante cu cît informațiile pe care le veți da vor fi mai exacte.

Rörholt se ridică și se apropie de fereastră. Soldatul german se plimba în sus și în jos prin fața casei.

După o clipă de tăcere se îndreaptă spre valiză și o deschise.

— Iată un post de emisie, e minuscul... Acceptați? Ce riscați, știți. N-aveți nici o obligație. Pot să-l duc înapoi.

— Accept. Există, totuși, o dificultate. Eu nu cunosc alfabetul morse... Și apoi e nevoie de un cod.

— Vă voi explica, nu e greu; cît despre cod, iată-l.

Rörholt îi arată un carton, nu mai mare decît o carte de joc, avînd imprimate pe el pătrățele, litere și cifre.

Din cînd în cînd, unul din cei doi oameni arunca o privire către soldatul german, care, ca orice bun ostaș, știa să aștepte.

— Puteți pleca liniștit, spuse în cele din urmă Magne Hassel, am înțeles, dar presupun că nu-mi încredințați acest post pentru a semnaliza exercițiile soldaților din fort!

— Bineînțeles că nu! Ne interesează numai intrările și ieșirile marilor bastimente... Indicați și ce direcție iau... spre nord sau spre sud... Dacă puteți... Și acum, să nu uitați următoarele: nu transmiteți radiograme decît cînd e vorba de cazuri importante. Fiecare mesaj transmis înseamnă unul mai puțin din numărul celor pe care le puteți emite. Ah! Polița de asigurare. Semnați aici... Primele vor fi mari, sînt sigur...

— N-o fac pentru bani.

— Știu. Dar ați putea avea un accident... Să fiți prudent.

Peste cîteva clipe, Rörholt se afla din nou în fața comandantului fortăreței. Se simțea mult mai la largul lui. Despre contractul de asigurare n-au mai pomenit.

— Vă mulțumesc.

— Cu ce vă înapoiati la Trondheim?

— Cu vaporul, dacă mai există vreunul... sau pe jos. Dar n-are importanță.

Ofițerul păru să ezite.

— Vedeta noastră pleacă peste zece minute, spuse el în cele din urmă. Dacă vreți să mergeți cu ea, ajungeți mai repede.

O clipă Rörholt încercă un sentiment de jenă că a tras pe sfoară un om atît de cumsecade... Nu toți germanii erau ca

alde Fleisch. Dar se gîndi la țara lui, la tatăl și la mama lui închiși într-un lagăr.

Cînd vedeta acostă în portul Trondheim se lăsase noaptea. Rörholt debarcă ultimul... În aceeași seară transmise din camera sa un mesaj către Londra: *Royal Mail*. Ceea ce voia să însemne că a instalat un post de emisie în fortăreața germană Agdenes.

Tot orașul Trondheim a fost trezit din somn de alarmele urmate de bubuitul tunurilor. Mulți, în pofida ordinelor, au ieșit din case. De pe coline au văzut obuzele explodînd, dîra luminoasă a gloanțelor mitralierelor grele, incendiile. Nu era primul foc de artificii pe care-l vedeau izbuinînd în partea din fund a fiordului, dar în noaptea aceasta era foarte spectaculos. Nu se poate ca *Tirpitz* și *Hipper* să nu fie „pocniți”. Mîine vor ști, vor încerca să afle. Pînă la urmă, întotdeauna se află!

În dimineața lui 29, un bărbat îmbrăcat cu un bluzon cafeniu, căptușit cu blană, lua trenul din gara Trondheim. În mînă ducea o mică valiză. Era Rörholt. La ușa gării stăteau de pază cîțiva soldați germani. Norvegianul trecu prin fața lor etalîndu-și actele false. Luă trenul pentru Stjordalshalsen. După o jumătate de oră de drum, prin fereastra compartimentului putu vedea vasele *Tirpitz* și *Hipper* camuflate. Copacii mai ardeau, iar echipajele erau încă în forfotă. Atît cît a putut Rörholt să-și dea seama în cele cîteva secunde, nici o avarie importantă nu părea să fi fost pricinuită inamicului. Trenul intră în vale. Norvegianul cobori la Stjordalshalsen. Să-și continue drumul cu trenul pînă la frontiera suedeză ar fi fost periculos. La Formofoss, cînd a coborît din autobuz, Rörholt a văzut un soldat german care se îndrepta spre el, cu pistolul-mitralieră ațîtit asupra sa... O secundă îi trecu prin gînd să se apere, după toate aparențele germanul era singur; Rörholt avea un revolver de 38 mm în buzunarul bluzonului și un colt la piept... Imposibil să facă cel mai mic gest: soldatul, care părea că l-a așteptat la sosirea autobuzului, ar fi tras înainte ca el să poată face vreo mișcare.

— *Papieren* (Actele)!

Rörholt lăsă mîinile în jos pentru a-și scoate portofelul. Era singurul moment în care avea latitudinea să aleagă: sau să apuce cu mîna dreaptă coltul de calibru 32, pe care-l avea la subțioara stîngă, sau cu mîna stîngă revolverul, ținut împreună cu actele în buzunarul bluzonului.

Arma soldatului continua să fie îndreptată asupra lui. Se gîndi că orice violență ar sfîrși prost și își scoase actele de agent de asigurare. În timp ce le prezenta, bligui cîteva cuvinte în limba germană despre munca lui care-l obliga să călătorească pe orice vreme.

— Bun, puteți trece, spuse soldatul.

Rörholt își ridică valiza și se îndepărtă. Dacă în fața primejdiei își păstrase calmul, acum inima îi bătea mai repede și se stăpînea cu greu să n-o ia la goană, să nu fugă. Se strădui să meargă cu un pas domol, ca un agent de asigurări care sosește într-un mic oraș unde trebuie „să tragă de șnurul soneriilor“. „Germanii, se gîndi el, îi caută, probabil, pe aviatorii englezi căzuți în apropiere de fiordul Faetten. Da, asta este, bluzonul meu seamănă cu un *battle-dress*...¹²

Înainte de a lua autobuzul pentru Nordli, Rörholt se duse să-și vadă un prieten, căruia îi lăsă postul de radio polonez și revolverul. Coltul și-l păstră. Cînd a fost sigur că se află pe pămîntul Suediei, l-a aruncat într-o pădure.

La scurt timp după aceea, poliția suedeză îl arestă și îi oferi, cu toată amabilitatea, un bilet de tren pentru a se prezenta la un lagăr. În gara Krylbo, Rörholt își cumpără prin intermediul unui localnic, cu banii suedezi pe care-i avea ascunși în fundul pălăriei, un bilet de tren, oferindu-și pînă la Stockholm o călătorie cu vagonul de dormit clasa I. Îi plăcea confortul și, apoi, se simțea murdar. Fără îndoială că arăta ca un vagabond. De îndată ce trenul se puse în mișcare, fiind singur în compartiment, prima lui grijă a fost să se dezbrace și să se spele. Bluzonul și l-a aruncat neglijent pe cușetă. Bluzonul asta avea, într-adevăr, un aspect „made in England“. Nu era de mirare că soldatul german l-a luat drept un englez! Ceva îl îndemna pe Rörholt să cerceteze căptușeala buzunarului interior. De ce, nu știa. Ceea ce văzu în momentul acela îl făcu să îngălbenească, simți că i se taie picioarele, așa că se așează pe pat. Pe o panglicuță cusută în interiorul buzunarului se puteau citi cuvintele: „Björn A. RÖRHOLT“, urmate de numele și adresa croitorului din Sackville Street. Era chiar și data: decembrie 1941.

În ziua de vineri 8 mai, Rörholt ateriză în Scoția, la Leuchars.

În redingotă, cu pantaloni reiați, cravată cu picățele și un lanț gros de aur peste vestă, Winston Churchill traver-

¹² Bluză militară engleză, costum de luptă. — *Nota trad.*

sează camera de consiliu din Downing Street 10 și aruncă o privire spre masa lungă cu cele douăzeci și patru de fotolii de piele din jurul ei, unde se întrunesc miniștri, șefi de stat-major, amirali, generali...

Churchill nu este mulțumit. La cererea lui, lordul Cherwill a dat instrucțiuni de a se evita risipa de pline. Oamenii au folosit-o pentru hrănirea porcilor și a găinilor! Un scandal!¹³ Și ziarele acestea care se amestecă în chestiuni de strategie, preconizînd ocuparea insulei Urșilor, a insulelor Spitzbergen... Și ce mai vor! Nici o țară nu-i dezvăluie dinainte dușmanului nici intențiile, nici punctele ei slabe! Redactorii ăștia de la ziare ar face bine ca, înainte de a publica articole de felul ăsta, să ceară avizul generalului Lawsen¹⁴. Va trebui să fie convocați marii directori ai periodicelor și să li se facă o praf-tură bună. Dar asta e un fleac. De *Tirpitz* s-a vorbit mult. Nu s-a făcut nimic. În orice caz, nu s-a obținut nici cel mai modest rezultat! Trebuie să se treacă la fapte! Primul lord al Amiralității a răspuns la nota mea din 13 martie prin care întrebam dacă amiralul Phillips ar putea recurge la aceeași manevră ca *Tirpitz*-ul, lansînd un ecran fumigen? Dar poate că asta ar împiedica tirul A.A.¹⁵

Winston Churchill intră ca o furtună în biroul său. Îl străbate cu pași repezi, se oprește o clipă să aprindă un trabuc și pufăie de trei ori, apoi pleacă din nou..., continuînd să reflecteze:

...Submarinele inamice constituiau o amenințare, dar asta nu însemna nimic pe lingă cea a marilor nave, a cuirasatelor care stăteau la pîndă lingă Trondheim. Acestea, dacă surprindeau un convoi, chiar protejat de distrugătoare, puteau face ravagii. Pe de altă parte, Winston Churchill fusese informat că *King George V* a avut o ciocnire cu distrugătorul *Pundjabi*, care s-a scufundat. *King George V* a fost avariat și a devenit indisponibil. Prezența *Tirpitz*-ului obliga Royal Navy să asigure protecția convoaielor cu vase puternice, ceea ce nu era întotdeauna posibil, căci trebuia să supravegheze și Atlanticul...

¹³ Scrisoarea din 10 martie 1942. Primul ministru către lordul Cherwill.

¹⁴ Scrisoarea din 22 martie. Primul ministru către ministrul Informațiilor. Generalul Lawsen era consilier militar pe lingă Informații.

¹⁵ Scrisoarea din 13 martie 1942. Primul ministru către primul lord al Amiralității.

„Facem tot ce putem, mai mult decît putem. Ah, dacă avioanele noastre ar fi reușit să atingă *Tirpitz*-ul cu cîteva bombe, dar nimic, nimic! Nici o lovitură nu și-a atins ținta. O să folosim însă alte mijloace, mai eficiente. Nu-mi scapă mie *Tirpitz*-ul!“

Winston Churchill își strivește trabucul cu un gest furios, ca și cum acest gest ar fi fost suficient ca să alunge marele cuirasat german de pe întinsul mărilor.

În timp ce în Downing Street Churchill injura *Tirpitz*-ul, nu prea departe, într-un mic hotel din Charing Cross, Rörholt, scăpat de orice grijă, satisfăcut de cele realizate la Trondheim, dădea friu liber juvenilei lui poftă de mîncare. La 12 mai dimineața își deschise carneașul, care nu-l părăsea niciodată. După numele *Tirpitz*, *Hipper* și datele referitoare la pozițiile lor, notă: *Big breakfast*¹⁶. Trecuse multă vreme de cînd nu mai mîncase atîta porridge¹⁷ și ouă cu slănină!

În aceeași seară putea fi văzut în fața lui Charing Cross Station, mișunind de ofițeri de toate gradele, de toate naționalitățile, de fete în uniformă. Cu un aer dezinvolt, intră la *Savoy*...

Într-o sală mică îl așteptau niște ofițeri ai Amiralității în civil. Printre ei, căpitanii Dennis și Towers. După prezentările de rigoare, norvegianul dădu unele amănunte în legătură cu timpul petrecut de el la Trondheim, trecînd sub tăcere „Operația Royal Mail“, dar insistînd asupra atmosferei care predomina în oraș. Au vorbit despre *Tirpitz* și despre atacul din 27 aprilie, care nu a dat rezultate.

— Se poate pătrunde în fiord cu submarinele de buzunar? întrebă deodată un ofițer.

— De intrat în fiord se poate. Sînt acolo cîmpuri de mine, dar presupun că le cunoașteți. Plase la intrarea în fiord nu s-au pus, le-aș fi văzut de la Agdenes... Dar de ieșit de acolo va fi imposibil.

Discuția a continuat și la cafea. Cînd erau pe punctul de a se despărți, unul dintre ofițeri spuse, ca într-o doară:

— Sir Dudley Pound a dispus să se verse în contul dumneavoastră de la bancă cele 100 de lire pe care vi le-a promis personal, locotenente Rörholt.

¹⁶ Mic dejun copios. — *Nota trad.*

¹⁷ Terci din făină de ovăz sau orice alt fel de făină de cereale amestecată cu apă sau lapte fierț. — *Nota trad.*

— Cum? amiralul flotei... Sir Dudley Pound, primul lord al Amiralității, el a fost?...

— Firește, el v-a primit în ianuarie... Nu știți? Dar pe sir Dudley Pound îl veți revedea cu siguranță¹⁸.

Sir Dudley Pound nu-l slăbea pe *Tirpitz*, care reprezenta pentru el inamicul nr. 1, cuirasatul care trebuia doborât. Pe această temă avea la Amiralitate cu viceamiralul sir Henry Moore, șef de stat-major, cu contraamiralul sir Claud Barry, marele șef al flotei de submarine, conciliabile frecvente, în care fiecare își expunea punctul de vedere asupra operațiilor aflate în pregătire împotriva cuirasatului. Mai întâi trebuia pusă la punct o operație cu torpilele ghidate, ulterior, dacă aceasta ar fi eșuat sau n-ar fi fost eficientă, avea să urmeze o altă operație, de o mult mai mare anvergură, cu mijloace mult mai puternice: submarinele de buzunar. Într-o zi — în jur de 15 iunie 1942 — sir Claud Barry îl invită în biroul său pe comandorul lord Ashbourne, din Royal Navy.

— Ashbourne, îi spuse el, vă rog să vă duceți la S.O.E. și să vă interesați la sir Charles Hambro sau la generalul-maior Gubbins dacă au posibilitatea să coopereze la un plan de atac împotriva *Tirpitz*-ului, aflat în acest moment la ancoră în fiordul Aasen — mai precis la 61°33' latitudine nordică, 10°58' longitudine estică — în fundul fiordului Trondheim. Noi vom folosi torpilele noastre ghidate, transportate pe celălalt țărm al Mării Nordului de un mic vas, bunăoară o barcă de pescar. Colonelul Wilson, de la secția norvegiană a S.O.E., împreună cu Rezistența din Trondheim, va pune la punct amănuntele.

Chiar în ziua cînd avea loc această convorbire, colonelul J.S. Wilson¹⁹ — un om mic de stat, care întotdeauna a uzat și a abuzat de activitatea lui și continua să-și ducă propriul război secret — începea, fără a pierde o clipă, să studieze atacul. Prin intermediul lordului Ashbourne, el luă legătură cu ofițerii Amiralității, consultă pe unii, chestionă pe alții. Se gîndea, de asemenea, la ajutorul pe care i-l va da grupa

¹⁸ Sir Dudley Pound avea să-i remită mai tîrziu lui B. Rörholt D.S.O.

¹⁹ Colonel J.S. Wilson a organizat — după generalul Baden-Powell — asociațiile de cercetași engleze. Astăzi este președintele de onoare al lui *The International Fellowship of Former Scouts and Guides* (Amicala internațională a foștilor cercetași).

Lark²⁰, membrii organizației Rezistenței din Trondheim, al cărei șef era Helgesen.

La 26 iunie era gata primul plan al colonelului Wilson, un plan-cadru, care urma să fie modificat, știa acest lucru, în funcție de posibilitățile Amiralității, ale celor din Trondheim și de circumstanțele în veșnică schimbare. Înainte de a i-l supune lui Charles Hambro, îl reciti:

a) Transportarea unui grup operațional și a echipamentului acestuia din insula Shetland pînă la mica insulă Frøya (63°48' latitudine nordică, 8°50' longitudine estică), situată la nord de marea insulă Frøya, adică la vest de intrarea în fiordul Trondheim.

b) Transportarea unui grup de doi-trei oameni pînă la o barcă de pescar de prin partea locului. Barca va trebui găsită și obținută prin intermediul organizației Lark. Ea urmează să transporte oamenii, să remorcheze materialul, străbătînd controalele germane, apoi să-i debarce în mijlocul fiordului Trondheim, la sud-vest de insula Tautra (aproximativ 63°32' latitudine nordică, 10°32' longitudine estică).

c) Operația va fi executată la începutul lunii octombrie.

Liniile principale ale „Operației Title” erau trasate. Numai deplasarea *Tirpitz*-ului în alt fiord sau înapoierea lui, foarte puțin probabilă, în Germania puteau zădărnici acest proiect. „*Tirpitz*-ul ar putea părăsi Trondheimul pentru a ataca un convoi, de exemplu, dar noi sintem aproape siguri că se va întoarce, i-a spus lordul Ashbourne colonelului Wilson. Au făcut acolo instalații importante... În sfîrșit, trebuie să ne asumăm acest risc. Esențial este să se aple în fiord înainte de octombrie, după aceea apa va fi prea rece pentru scufundători...”

Planul, aprobat de sir Dudley Pound, a fost transmis prin cod consulului Nielsen la Stockholm. Între plan și realitate puteau interveni dificultăți, greșeli de interpretare. A trebuit să se stabilească parole și numeroase mesaje radio cifrate au circulat între Stockholm și Londra în perioada 27 iunie—26 iulie. În sfîrșit, la 26 iulie, înarmat cu instrucțiuni, un om din compania Linge, caporalul Arne Christiansen, plecă de la Stockholm cu destinația Trondheim. Primise toate indicațiile pentru a se întîlni mai întîi cu Herbert Helgesen, șeful orga-

²⁰ Lark (în norvegiană Lerken) era denumirea unui grup al Rezistenței norvegiene din Trondheim. Cuvîntul înseamnă „ciocîrlie”, fără îndoială pentru că trîlurile sale ofereau britanicilor știri despre mișcările flotei germane, îndeosebi ale *Tirpitz*-ului.

nizației Lark în acest oraș, apoi pentru a-l găsi pe proprietarul bărcii de pescuit — un om ale cărui simpatii față de patrioții norvegieni erau cunoscute —, să-l convingă, să stabilească punctul de întâlnire și să-i indice parola.

Norvegianul plecă; Nielsen află că omul a trecut frontiera fără nici o încurcătură. Apoi se așternu tăcere... Nu-i rămânea decât să aștepte rezultatul acestui prim pas. Între timp, în noaptea de 2 iulie, Amiralitatea a aflat că *Tirpitz*-ul și-a părăsit locul de staționare din fiordul Trondheim, în jurul orei 14. Escortat de contratorpiloare, a ieșit din fiord și s-a îndreptat spre nord. Sir Dudley Pound a înțeles imediat: flota germană se pregătea să atace marele convoi P. Q. 17, alcătuit din 34 de cargouri, care părăsise porturile Islandei la 27 iunie.

„Operația Title“ trebuia amînată pentru mai tîrziu. Iar pînă atunci, celui mai puternic cuirasaț din lume trebuia să i se opună flota contraamiralului Hamilton și, dacă era cu putință, întreaga Home Fleet.

CAPITOLUL AL VIII-LEA

„OPERAȚIA RÖSSELSPRUNG“¹

— Vă dăm de băut timp de trei zile dacă reparația grupului electric se execută la Trondheim. Acestea au fost cuvintele cu care l-au întâmpinat câțiva ofițeri pe inginerul-șef Steinbichler cînd intră în careu.

— Din păcate, trebuie să vă decepționez. Reparația se va face pe mare, cu mijloacele existente la bord... Nu la Trondheim... Mîine aruncăm ancora în fiordul Bøgen.

Toate chipurile se strîmbară. Singurul mod în care își puteau îngădui să-și exprime dezacordul.

În ziua aceea, 7 iulie 1942, *Tirpitz*, împreună cu vasele *Admiral Hipper*, care purta pavilionul viceamiralului Schniewind, *Admiral Scheer*, cu distrugătoarele *Ihn*, *Lody*, *Galster*, *Riedel*, *Eckholt* și *Steinbrink* porneau din nou de-a lungul insulelor Lofoten, în direcția sud.

Pe navă toată lumea era nemulțumită. Așa cum s-a întîmplat și cu prilejul ieșirii din martie, nu trăsese ră nici măcar o lovitură de tun.

Victoria le era rezervată altora.

¹ Săritura calului (la jocul de șah). — *Nota trad.*

Seara, pentru ca toți, chiar și cei care erau de cart, să poată cunoaște succesele germanilor, următorul comunicat a fost repetat în mai multe emisiuni radiofonice.

„Începînd de la 2 iulie, o amplă operație a forțelor aeriene și navale îndreptată împotriva convoaielor cu destinația Uniunea Sovietică a avut loc între Capul Nord și insulele Spitzbergen, la 300—400 de mile marine de coasta norvegiană. Aviația și submarinele germane au atacat în Oceanul Înghețat de Nord un convoi anglo-american, care a fost distrus aproape în întregime. Convoiu era alcătuit din 38 de nave comerciale și transporta avioane, care de luptă, muniții, alimente. Destinată să ajungă la Arhanghelsk, el avea o puternică escortă de forțe navale grele, distrugătoare și corvete. În strînsă colaborare cu marina, aviația a scufundat un crucișător greu american și 19 nave comerciale avînd un tonaj brut de 122 000 de tone; submarinele au scufundat 9 vase, respectiv 70 000 de tone; deci, în total, 28 de vase cu un deplasament de 192 000 de tone. Luptele împotriva rămășițelor convoiului complet dispersat continuă. Un număr considerabil de marinari americani au fost salvați și făcuți prizonieri de avioanele de salvare”².

Deci, încă o dată se sărbătoreau succesele submarinelor și ale aviației. În timp ce ascultau aceste strigăte de biruință, comandantul, ofițerii, marinarii aveau cu toții același gînd: „Și noi? Noi ce am făcut în încăierarea aceasta? Nimic! Sintem datori s-o recunoaștem. *Tirpitz*, ca toate celelalte mari bastimente, n-a întîlnit nici cea mai neînsemnată bărcuță a inamicului”.

² Nici un crucișător greu american n-a fost nici atins, nici scufundat. În schimb, din cele 34 de cargouri ale convoiului P.Q.17, care părăsise Islanda la 27 iunie, 23 au fost scufundate, iar echipajele au pierit în apele înghețate ale Arcticii. Din încărcătura de 200 000 de tone, la Arhanghelsk (în loc de Murmansk, distrus de bombardamente) au ajuns doar 20 000 de tone. Convoiu era escortat formată din 6 distrugătoare, 2 vase cu A.A., 2 submarine și 11 unități mai mici. În plus, protecția era asigurată de 2 crucișătoare americane și 2 crucișătoare britanice, însoțite de 3 distrugătoare. Flota se afla sub comanda contraamiralului Hamilton. Era pentru prima oară că americanii participau la o operație de acest fel. Primul lord al Amiralității, apreciind în seara zilei de 4 iulie că atacarea convoiului este iminentă, a dat ordin, de la Londra, contraamiralului Hamilton, mai întîi să-și retragă în mare viteze crucișătoarele spre vest (orele 21,11), apoi navelor convoiului să se disperseze (orele 21,23). Ele urmau să străbată, izolat, drumul pînă în porturile rusești. Hamilton nu putea decît să se supună. „Din nenorocire, distrugătoarele de escortă au primit și ele ordin să se replieze”, spune Winston Churchill în Memoriile sale. Se pare că amiralul

Două mari convoaie au fost, poate, în bătaia armelor lui. Atunci cum se explică fuga aceasta? De ce acest ordin de retragere? De ce a fost nevoie de această faimoasă „Operație Rösselsprung“, atât de bine pusă la punct, cu forțe atât de importante, și încheiată atât de brusc? Dacă Home Fleet se afla în larg, se putea angaja o luptă, iar cuirasatele ei ar fi fost scufundate. Grupul de Nord era destul de puternic pentru a obține victoria pe mare.

Cei de la bord își reaminteau de marea speranță ce le încolțise în inimi, dând aripi imaginației și trezindu-le dorința de luptă, în momentul când, în ziua de 2 iulie, la orele 16, Grupul de Nord a părăsit brusc fiordul Trondheim, după ce un avion de recunoaștere reperase la sud de insula Mayen o sumedenie de cargouri care se îndreptau spre Uniunea Sovietică; erau atât de încărcate cu materiale, încât linia lor de plutire coborîse sub nivelul apei. Dispozitivul de atac — avioane lanstorpile, submarine înșirate de-a lungul rutei dintre insula Mayen și insula Urșilor — a fost de îndată pus în mișcare. Toată lumea știa că acest uriaș convoi era protejat de un mare număr de vase de război britanice.

În timp ce *Tirpitz*-ul avea să împrăștie sau să scufunde vasele de escortă, un mare cuirasat va lovi convoiul și, cu artileria lui mijlocie, va distruge toate cargourile, unul câte unul, ca la un exercițiu de tir. Dar, pe cînd navigau între fiordurile Trondheim și Alta, n-au mai aflat nimic despre convoi. O liniște îngrijorătoare.

La amiază, în ziua de 4 iulie 1942, flota germană stătea ancorată în fiordul Alta, situat la paralela 71° nord, la mai

Pound, fiind informat de prezența unei mari forțe navale germane în Arctica, s-a temut să expună crucișătoarele grele la o luptă în care riscuau să fie nimicite. Oricum ar fi fost, distrugerea, în împrejurări tragice, a celei mai mari părți a convoiului P.Q.17 a fost considerată în Anglia și în Statele Unite ca un dezastru. P.Q.18 (prevăzut să ridice ancora la 18 iulie) n-a mai plecat. Aceasta a dus la un schimb de scrisori dure între Winston Churchill, care explica situația, și Stalin, care considera că aliații nu respectă acordurile. (Winston Churchill. *Le Tournant du destin*, vol. I, Plon.)

După cum se vede, deși *Tirpitz*, ca și celelalte bastimente din Grupul de Nord, n-a scufundat nici un vas, prezența lor n-a fost inutilă pentru germani.

„În urma dezastrului suferit de P.Q.17, avea să conchidă Winston Churchill, Amiralitatea a propus să se suspende trecerea convoaielor prin Arctica, cel puțin pînă cînd banchiza septentrională se va topi și retrage, iar ziua polară se va sfîrși. Am apreciat că este o hotărîre foarte gravă și am înclinat mai curînd pentru sporirea decît pentru reducerea riscurilor, conform devisei: în înfrîngere — intransigență“.

puțin de 100 de mile de Capul Nord. Fiordul acesta imens, protejat de un colan de insule mari — Soröya, care avansa în mare pe o lungime de 60 km, în spatele ei Kvalöy, Seiland, Stjernöy —, se afla la o distanță de cîteva ore de mers pe mare de insula Urșilor, pe unde, în mod obligatoriu, trebuia să treacă convoiul.

Între timp, pe *Tirpitz*, ofițerii și echipajul dădeau semne de neliniște, de nervozitate. În ajun se aflase că crucișătorul *Lützow*, venind de la Narvik cu *Scheer*, s-a ciocnit pe ceață de o stîncă. Avariate, crucișătorul și alte trei torpiloare, care de asemenea au fost cît p-aci să atingă cu pupa fundurile mici, s-au întors la Trondheim. Hărțile norvegiene nu erau de nădejde și numeroase indicații cu privire la relieful fundului mării lipseau.

În fiordul Alta, *Tirpitz* aștepta ordinele. În condițiile alarmei de luptă, așteptarea părea fără sfîrșit.

Comandantul Topp și ofițerii săi au aflat atunci că *Tirpitz*-ul urmează să lupte împotriva a două cuirasate, a unui portavion, a cinci crucișătoare grele și a cîtorva distrugătoare. Aceste precizări au mai făcut să scadă spiritul combativ al echipajului. În seara de 4 iulie, vasele făcîndu-și plinul cu păcură, oamenii se așteptau ca în cursul nopții ancora să fie ridicată, pentru ca a doua zi să înfrunte flota engleză.

Cîți marinari germani vor mai fi în viață, cite dintre navele care își etalează forțele în acest fiord pustiu vor mai fi mîine, 5 iulie, la aceeași oră, pe linia de plutire?

După ce au văzut un film despre carnaval, care le-a mai destins nervii, au urcat pe punte pentru a admira soarele de la miezul nopții. Priveau globul roșu învăpăiat, care cobora încet, în spatele virfurilor acoperite de zăpadă, cînd, brusc, el își întrerupse cursa, începînd să se ridice chiar în clipa în care era pe cale să dispară, de data aceasta însă mult mai repede, ca o minge de foc.

Nimeni nu se hotăra să se ducă la culcare; a fost nevoie de muștrările și sfaturile unora mai raționali și de gîndul că poate a doua zi va avea loc lupta cea mare; numai așa a putut fiecare să se desprindă, să pornească spre cușeta sau hamacul său.

Și noaptea a trecut fără ca cei mai mulți să-și poată găsi, în această semizi polară, somnul.

Dimineața, după înălțarea pavilionului și după micul dejun — cafea cu lapte și felii groase de pîine —, a fost așîșat un prim și promițător comunicat:

„Aviația a scufundat 24 000 de tone — 11 vase avariate. Submarinele au trimis la fund 12 000 de tone. Operația de distrugere a convoiului și a escortei lui continuă“.

Oare nu vor ajunge după ce prada va fi fost împărțită? Era timpul să ridice ancora.

Primele ore ale dimineții s-au scurs greu. Fiecare trecea pe rînd de la neliniștea dinaintea luptei la certitudinea victoriei. În cele din urmă, la orele 10,30, au început manevrele de plecare.

— De data aceasta este „de-adevăratelea“. Înainte!

Orele 11. Cu 24 de noduri, escadra iese din fiord, cap nord. Cele trei mari cuirasate, *Tirpitz*, *Hipper* și *Scheer*, însoțite și protejate de 7 contratorpiloare, strecurîndu-se printre insule, constituiau, într-adevăr, un spectacol frumos. Nu se știe pe ce cale, dar pe bordul *Tirpitz*-ului toată lumea știa că un crucișător american de 10 000 de tone proteja convoiul britanic. 10 000 de tone! Cîteva lovituri de tun bine plasate, și americanul ăsta va dispărea de pe fața mării.

După-amiază, un nou comunicat al Wehrmachtului: „Un vapor inamic de 7 000 de tone, transportînd tancuri, a fost scufundat“. Ei, totul merge bine. Pe cer nici urmă de inamic, pe mare la fel. În larg aerul înghețat biciuia obrajii...

Orele 19.

Alarmă! Submarine semnalate în zonă. Nu puteau fi decît unități rusești. Deoarece microfoanele au vibrat, contratorpiloarele au lansat încărcături de adîncime. De îndată ce gheizerele au dispărut și vîltoarea efervescentă s-a potolit, pe luciul apei n-a apărut nici o pată de ulei, nici un submarin n-a ieșit la suprafață³. Aveai impresia că sub amenințarea teribilului *Tirpitz*, crucișătoarele inamice s-au făcut nevăzute, lăsînd în voia soartei resturile convoiului.

La orele 22 sosi ordinul, ordinul de neînțeles, stupid: „Calea întoarsă. Înapoierea!“

În momentul acela toată lumea de pe *Tirpitz* a început să bombăne. Dar „disciplina-i disciplină“. Întrucît contra-

³ În realitate, submarinul sovietic *K-21* și-a lansat torpilele împotriva *Tirpitz*-ului, și comandantul său a pretins că o lovitură a atins ținta. Ofițerul era, fără îndoială, de bună credință, dar cartea de bord a *Tirpitz*-ului nu face nici o aluzie la această torpilare. *Tirpitz*-ul n-a suferit nici o avarie în cursul acestei ieșiri. Un submarin englez l-a văzut și a semnalat Amiralității poziția lui.

torpiloarele nu mai aveau combustibil, amiralul a hotărât să intre în fiordul Alta pentru a-și face plinul cu păcură.

A doua zi, la orele 17, *Tirpitz*-ul, care ridicase ancora, n-a înaintat prea mult. O ceață deasă îi răpi vizibilitatea. Topp, nevrînd să-și asume riscul unei eșuări a vasului, al ciocnirii cu o stîncă, cum a pățit *Lützow*, sau chiar al abordării unui contratorpilor, a ordonat, prudent, să rămînă peste noapte la ancoră. Celelalte nave ale escadrei au făcut același lucru.

La 7 iulie, întrucît ceața se risipise, Grupul de Nord și-a reluat drumul. *Tirpitz*-ul trece, cu o viteză de 25 de noduri, prin fața insulelor Lofoten; dar, pentru ca să ocolească periculosul Moskenesstraumen, viră în larg, după care o luă în sus pe fiordul Vest, pentru a reveni la locul său de ancorare din fiordul Bøgen. „Operația Rösselsprung“ se sfîrșise...

Sfîrșitul lunii august 1942.

De o lună și jumătate *Tirpitz*-ul stă la ancoră în fața Narvikului. Au fost făcute cîteva exerciții combinate cu trupele terestre, aviația și bastimente ale escadrei în fiordul Vest, dar această agitație, care părea atît de zadarnică, nu-i împiedică pe ofițeri și echipajul să se plictisească. Bîntuie maladia tablei, pe care nu e ușor s-o combați. Unii ofițeri pleacă la Narvik după cumpărături sau să viziteze orașul și împrejurimile. Se organizează excursii pînă la frontiera suedeză.

Într-o dimineață, ca de obicei, se face apelul de fiecare zi. În fiecare post sînt strigate numele oamenilor, unul după altul, se răspunde „prezent“.

— Schmitz ... prezent ... Schulz ... Fitchel ... prezent... Turowski ...

Turowski nu răspunde... Unde este tinărul Turowski? Plutonierul repetă: „Turowski?“ Nici un răspuns. Turowski nu este. Poate-i bolnav? Poate a întîrziat pe undeva printr-un ungher al vasului?

— Cine l-a văzut ultimul pe Turowski?

Nu răspunde nimeni și această tăcere este de rău augur.

Plutonierul raportează absența matelotului Turowski ofițerului de serviciu, acesta îl anunță pe comandantul-sekund Düwel. Informat la rîndul său, Topp se încrunță și spune: „Să fie găsit, viu sau mort“.

Se trece la o interogare mai severă a camarazilor celui dispărut. Nu l-au văzut pe Turowski din după-amiaza zilei precedente. Nici la cină n-a fost, dar au crezut că i s-a dat o permisie excepțională. Cel puțin așa pretindeau.

Să fi căzut oare în mare? Doar ar fi fost văzut, ar fi strigat, ar fi cerut ajutor. Se lasă seara... Se face din nou apelul, și Turowski continuă să fie absent. Să fi dezertat? Ar fi primul caz. Deocamdată, ideea aceasta neplăcută este respinsă. Topp ar prefera ca tânărul marinăr să fie găsit mort decît să afle că există un dezertor pe vasul său... Urită poveste! Încureată treabă! Și așa trec patru zile... Turowski e bun dispărut. Dar, într-o dimineață, o mașină oprește pe drum, nu departe de debarcader. Coboară doi jandarmi din Wehrmacht, apoi este scos și un marinăr cu cătușe la mîini. E Turowski. Cîțiva oameni de pe punte l-au recunoscut și știrea se răspîndește: Turowski a dezertat. Prins de jandarmeria de campanie, a fost adus la bord.

Dezertorul este condus de îndată în fața ofițerului de serviciu. Se află amănunte: Turowski a fost arestat la cîțiva kilometri de frontiera suedeză, pe care încerca să o treacă. Era înarmat cu un revolver furat de la un ofițer de pe bord. E grav, foarte gray. Turowski este închis în temnița de pe *Tirpitz*, această închisoare care n-a fost folosită niciodată, pentru nimeni; o santinelă este plasată în fața ușii de fier.

Interogatoriul și judecata au avut loc, două zile mai tîrziu, în marea sală de conferințe a vasului. Oricine putea asista. Mulți dintre mateloți au preferat să nu se ducă. În fața unei săli pline de ofițeri, Turowski a răspuns la întrebările tribunalului militar. Toată lumea a fost surprinsă de declarația lui: „Da, am dezertat... De ce? Mă plictiseam și nu mai puteam suporta monotonia serviciului ... Pe bordul *Tirpitz*-ului nu se întîmplă nimic ...”

— Intenția dumatăle era doar de a merge în Suedia, sau voiai să treci în Anglia, în slujba inamicului?

— Voiam să ajung în Anglia sau în Statele Unite, să intru în serviciul unuia dintre aceste marine. La ei, oamenii fac ceva. Aici nimic.

O tăcere apăsătoare se lasă peste acest adevăr pe care nimeni nu se încumetase să-l mărturisească. În realitate, omul acesta, un prostănac, care nu-și dădea seama de gravi-

tatea comportării lui, era de o naivitate dezarmantă. Ai fi zis că e vorba de altul, nu de el, după calmul și totala lipsă de emoție.

Pledoaria a fost scurtă. Avocatul, apărător din oficiu, nu-și făcea iluzia că ar putea salva capul tinărului.

Tribunalul, prezidat de un judecător militar, se retrase pentru a hotări sentința. Emoția ajunsese la apogeu cînd se auzi cuvîntul așteptat: „Tod“⁴. Turowski urma să fie împușcat pe vas. Comandantul Topp o ceruse, pentru ca, în felul acesta, să devină un exemplu.

Șase zile lungi au mai trebuit să aștepte pînă cînd a venit dimineata fatală. Pentru a deveni executorie, sentința trebuia să fie confirmată de amiralul-șef al Grupului de Nord.

În această dimineață tot echipajul este aliniat pe puntea de la pupă, în fața tunurilor din turelele Cezar și Dora.

Încadrat de un pluton, sosește Turowski, înaintînd în pasul rapid al escortei. E palid, dar nu tremură... Stîlpul de execuție a fost fixat în fața catargului pavilionului.

În timp ce condamnatul este legat de stîlp, se apropie pastorul Müller.

— Vrei să spui ceva? îl întrebă confesorul.

Turowski ridică capul și se uită la plutonul de execuție, care stă cu arma la picior. Erau camarazii lui, vecinii lui de masă; cu o privire îmbrățișă grupul compact al echipajului și, în liniștea desăvîrșită care domnea, spuse simplu: *Auf Wiedersehen*⁵.

Salva răsună. Turowski se prăbușește... Medicul vasului se apropie, se apleacă peste trupul căzut. E străpuns de unsprezece gloanțe...

Cadavrul lui Turowski este cusut într-un sac și aruncat în mare.

Cam tot în aceeași perioadă, mai exact la 26 august, führerul îl primea pe marele-amiral Raeder la cartierul său general.

Amiralul se aștepta să primească felicitări pentru distrugerea marelui convoi aliat de către submarinele lui Dönitz. Din păcate, Göring, care se vedea cu Hitler mai des

⁴ Moarte. — *Nota trad.*

⁵ La revedere. — *Nota trad.*

decît marele-amiral, luase deja partea leului pentru aviatorii lui. Totuşi, Hitler îl primi pe amiral cu căldură.

— Se pare că, după distrugerea tuturor acestor nave, englezii au suspendat plecarea oricăror noi convoaie.

— Nici un convoi aliat n-a ridicat ancora, răspunse Raeder. Putem deci presupune că submarinele şi avioanele noastre, care au distrus complet convoiul precedent, l-au constrins pe inamic să renunţe pentru moment la această rută sau chiar să-şi modifice radical întregul sistem de linii de comunicaţii. Livrările efectuate în porturile septentrionale ale Rusiei continuă să aibă un caracter decisiv pentru ansamblul războiului desfăşurat de către anglo-saxoni. Este foarte probabil ca inamicul să continue trimiterea de material în Rusia de nord, de aceea statul-major al marinei trebuie să-şi menţină submarinele de-a lungul aceluiaşi rute. Cea mai mare parte a flotei va fi de asemenea concentrată în Norvegia de nord, nu numai pentru a face posibilă atacarea convoaielor, ci şi din pricina pericolului permanent al unei debarcări inamice. Numai menţinînd flota în apele norvegiene putem spera să înfruntăm victorioşi acest pericol. În afară de aceasta, avînd în vedere strategia generală a Axei, este deosebit de important ca flota noastră să ţină pe loc Home Fleet-ul, mai ales după pierderile grele pe care englezii şi americanii le-au suferit în Mediterana şi Pacific. Japonezii îşi dau şi ei seama de întreaga importanţă a acestei măsuri. Pe de altă parte, minele lansate de inamic în apele noastre constituie un pericol ce nu încetează să crească, aşa că nu trebuie să deplasăm unităţile navale decît pentru a le repara sau a le antrena. Menţinerea lor în Norvegia este de o importanţă primordială.

— Da, Norvegia este ţara destinului, răspunse Hitler pe gînduri. Bine, domnule mare-amiral, vă mulţumesc.

De fapt, nici unul dintre aceşti doi oameni nu uita soarta pe care a avut-o *Bismarck* înainte cu un an, şi considerau că nu trebuie să rişte pierderea *Tirpitz*-ului — nava lor cea mai puternică. Ameninţarea pe care o reprezenta el a constituit principala cauză a dispersării convoiului, urmată de nimicirea lui de către Luftwaffe şi U-boote.

Rămas singur, Raeder se gîndi la această întrevvedere. Führerul îi acorda încă încredere, dar pentru cît timp? Raeder ştia că sub influenţa lui Göring şi Keitel, Hitler socotea tonajul bastimentelor grele prea mare. Acestea aveau ne-

voie de oameni, tunuri, păcură, care, după părerea lor, puteau fi mai bine folosiți în altă parte. Raeder mai remarcase un lucru. Hitler i se adresase cu „domnule mare-amiral“, în timp ce marele șef al Luftwaffeii era interpelat cu „Göring“, și acest lucru, chiar dacă era uneori o dovadă de amicitie, nu vădea mai puțin lipsa de respect. Cât privește pe Keitel, tonul fűhrerului cűd striga „Keitel“ era acela al stăpinului cűd își strigă valetul⁶.

Dar asta nu era destul pentru a liniști temerile marelui-amiral.

⁶ Marele-amiral Karl Dűnitz avea sű facű mai tirziu aceleași constatűri.

CAPITOLUL AL IX-LEA

PRELUDIU LA „OPERAȚIA TITLE“

În primăvară, activitatea vaselor norvegiene din portul Scalloway crescuse. Din avioanele de pe două linii aeriene care asigurau legătura cu insulele, — „Scottish Airways“ prin Inverness și „Allied Airways“ din Aberdeen — debarcară tineri în uniforme fără galoane, toți băieți solizi, antrenați și instruiți pentru alergări, sărituri, natatie, tir, lupte corp la corp. Acești agenți secreți rămineau la Scalloway o zi sau două, apoi dispăreau pe neașteptate. Vasele îi debarcau într-un punct pustiu al coastei norvegiene. Duceau cu ei arme, explozivi, aparate de radiotelegrafie. În aceste nenumărate golfuluțe sau mici porturi, în aceste insulițe, patrioții îi luau în grija lor — din păcate, nu întotdeauna. Rezistența norvegiană, susținută, ajutată, folosită de englezi, era alcătuită din diferite rețele care se îmbinau, câteodată se suprapuneau.

Pe insulele Shetland, din motive de securitate, agenții nu trebuiau să se întâlnească sau să-și vorbească vreodată... Deplasările fiind reglementate de la Aberdeen, se evita orice contact între cei care se înapoiau dintr-o operație și cei care plecau.

Debarcate în timpul nopții, stocurile de arme erau ascunse în adânciturile stîncilor, sub o prelată sau sub crengi

de copaci. Fiind cîteodată descoperite de pescari norvegieni neayizați, aceștia trînceneau și, curînd, armele ajungeau în mîinile germanilor; metodele au fost schimbate: lăzile cu arme erau acum predate direct patrioților norvegieni.

La înapoiere vasele aduceau refugiați care voiau să scape de sub ocupația nazistă. Acești nefericiți puteau fi văzuți coborînd, extenuați din pricina traversării, abia tirîndu-și picioarele, pe cheiurile din Lerwick. Marinarii îi ajutau să-și ducă boccelele sărăcăcioase, apoi, înainte de a fi trimiși la Londra, erau supuși unui interogatoriu sumar...

Din nefericire, uneori survenea drama: luni de zile nu se mai primea nici o veste despre cîte un vas. Tăcere! Apoi, într-o zi, după multă, după foarte multă vreme, fie prin cineva care a reușit să scape și să treacă în Suedia, fie din vreo știre care și-a făcut drum din port în sat și din sat în oraș, se afla ce s-a întîmplat cîndva... Dintr-un eșec dureros se trăgeau învățăminte.

Askel, Bergholm, Nordsjön, Feie nu s-au mai întors. În pofida acestor pierderi, compania n-a dus niciodată lipsă de voluntari; aproape la fiecare trei zile, un bus⁷ pleca din Scalloway pentru a se întoarce după cinci sau șase zile și a îmbarca imediat alt agent sau arme, de cele mai multe ori și agent, și arme.

În februarie, de data aceasta la bordul vasului *Arthur*, Larsen a părăsit Lunna Voe. Mica navă, încărcată cu arme, traversa Atlanticul pe o hulă puternică, pentru a ajunge în apropiere de Smölen. În această zonă erau cîmpuri întinse de mine, dintre care multe, fiind smulse de la locul unde fuseseră fixate, rătăceau la voia întîmplării...! Larsen a ajuns fără să întîmpine nici o piedică în apropierea fiordului Trondheim, la 160 de mile de *Tirpitz*, a depus pe uscat lăzile lui grele și apoi *Arthur* s-a întors la Lunna.

După aceste ieșiri, adesea pe vreme rea, vasele aveau nevoie de reparații, or nu exista decît o singură cală, cea de la Lerwick, Lunna oferind navelor și oamenilor numai puține posibilități. Cu autorizația Amiralității și cu mijloace proprii, baza Shetland a construit la Scalloway altă cală⁸. Baza a fost transferată acolo. Dar portul prezenta inconvenientul că se găsea pe coasta de vest a insulei, deci, pentru a

⁷ Bus — autobuz; aici sugerează frecvența și regularitatea curselor executate de aceste vase. — *Nota trad.*

⁸ Cală aceasta, inaugurată de prințul moștenitor al Norvegiei, îi purta numele: „Cala prințului moștenitor Olaf“.

naviga spre Norvegia, trebuia să se facă ocolul insulei. Nu mai vedeai ofițeri. Cu timpul, disciplina s-a întărit și acești bărbați, fără uniforme, fără pregătire, dar toți pescari încercați și solizi, au fost constrinși să-și îngrijească ținuta, să ia poziție în fața superiorilor. Un ofițer norvegian sosit de la Londra încercase zadarnic să se impună, să introducă o organizare militară cu constrangerile și ierarhia ei. Nu a reușit.

Între norvegieni și britanici au intervenit și unele incidente, dar, cu oarecare bunăvoință, acestea au fost repede aplanate. Să se ajungă la un acord cu norvegienii în ceea ce privește comandamentul era o problemă importantă. Desigur, norvegienii înțelegeau că acesta revenea englezilor, dar doreau să participe măcar la pregătirea operațiilor. Amiralitatea le dădu satisfacție.

Baza primi un nume sau mai curînd o siglă: N.I.U.⁹ Maiorul Mitchell, căpitanul de marină Davis Howarth și un misterios domn A. Rogers¹⁰, cu grad de căpitan în Royal Marines, își desfășurau activitatea în mijlocul unei mulțimi formate din agenți, pescari și refugiați. Subterana donjonului vechiului castel din Scalloway era plină de arme, aparate de emisie, rachete, echipament complet pentru agenții secreți. Cei trei ofițeri britanici trăiau o pasionantă aventură. Totuși, ei visau să se imbarce o dată, o singură dată, pentru un fiord norvegian. Dorința aceasta nu le putea fi satisfăcută.

— Priviți planul acesta, îi spuse într-o zi Howarth lui Mitchell la Flemington House. Aici, *Tirpitz* la ancoră, într-un fiord. Aici, un trauler norvegian, de pildă *Arthur*, sub a cărui cocă am instalat două tuburi lanstorpilor. Cînd vasul trece paralel cu bordul cuirasatului, lansează torpilele. Ce spuneți? O barcă împotriva unui cuirasat!

— Dați-mi planul dumneavoastră, îl voi trimite Amiralității, hotărî pe loc Mitchell.

De această propunere, comandantul și adjunctul bazei din insulele Shetland nu mai aveau să audă niciodată. A trecut oare prin filiera birourilor Amiralității, sau a fost pur și simplu înmormîntată?

⁹ Norwegian Independent Unit — Unitate norvegiană independentă. — *Nota trad.*

¹⁰ Arthur Rogers, pe numele lui adevărat Arthur Selater, era însurat cu o norvegiană ai cărei părinți, rămași în Norvegia, puteau fi victimele unor represalii. A venit la bază în octombrie 1941.

În iunie 1942, Howarth a fost trimis în Scoția. Trebuia să primească câteva vase mari de pescuit care veneau chiar atunci din Norvegia, după ce făcuseră o escală în Islanda. Amiralitatea cerea precizări cu privire la spațiul disponibil de pe puntea fiecăruia dintre aceste vase, la puterea trolului lor, a bigii, precum și planurile tuturor bărcilor mari de pescuit norvegiene aflate la Shetland.

— Ce scop au toate aceste întrebări? se miră Howarth.

— De unde vreți să știu? răspunse Mitchell. Nu văd nici o explicație.

Cei doi ofițeri nu știau nimic despre conferința care avusese loc înainte cu câteva zile între amiralul sir Max Horton, comandantul flotei de submarine, comandorul lord Ashbourne și locotenent-colonelul J.S. Wilson, șef al S.O.E. (secția Norvegia).

Intrucit nu primiseră nici o știre de la agentul trimis la Trondheim, via Stockholm, care întâmpina, probabil, unele greutăți în a-l găsi pe proprietarul bărcii din Frøya necesară operației, marii șefi ai Amiralității și ai S.O.E. au luat hotărîrea să-și modifice planul inițial. Nu va mai fi folosit un vas aflat în Norvegia, ci un cuter care va porni din insulele Shetland și va transporta în Norvegia oameni-broască și torpile ghidate. Se va căuta cel mai solid dintre „buses“ și i se vor face toate transformările indispensabile pentru a duce la bun sfârșit operația.

În același timp, aceeași idee era discutată la Trondheim de Hebert Helgesen, șeful grupului Lark, Herluf Nygaard, Ewald Hansen¹¹, agentul M-20 și fratele său Oyvind. Acest M-20 fusese instruit ca agent secret în cadrul companiei Linge. Avea douăzeci de ani, dar părea și mai tânăr.

¹¹ Ewald Hansen nu era numele adevărat al acestui operator, a cărui identitate patrioții norvegieni n-o cunosc nici până astăzi. Într-o zi, în timp ce transmitea un mesaj — emitea de două sau de trei ori pe zi —, agenții Gestapoului s-au năpustit în cameră și l-au arestat. Herluf Nygaard, care venise să-l vadă, a fost și el arestat. Amândoi au fost duși în fața șefului Gestapoului din Trondheim; acesta i-a supus unui interogatoriu cu prilejul căruia a desfășurat toată gama de seducții, amabilități și amenințări. În timp ce erau transferați la închisoare, Nygaard a reușit să scape și să se piardă în mijlocul mulțimii. A trecut în Suedia și ulterior a ajuns în Anglia. Ewald Hansen a fost torturat. Fiind foarte slăbit, a murit în închisoare din pricina unei pneumonii.

Germanii, care pusese rădăcina mina pe cod, au încercat să transmită mesaje la Londra, dar operatoarele care le-au recepționat și-au dat seama, după ritmul în care bătea semnalele cel ce emitea, că Ewald Hansen și Herluf Nygaard au fost prinși.

Öbrázul său bucălat, pomeții rumeni strălucitori, ca cireșele după ploaie, ochii albaștri ca florile de nu-mă-uita, mersul agale, puțin legănat, cu mâinile veșnic în buzunare, ascundeau un dușman de temut pentru germani. Colturile, pistoalele-mitralieră, grenadele, puștile silențioase îi erau familiare; M-20 purta întotdeauna un pumnal, o armă cumplită, cu mînerul și lama dintr-o singură bucată, avînd un echilibru perfect; tinărul norvegian n-ar fi ezitat să se servească de el la primul gest făcut de vreun german sau de vreun hirdman¹² pentru a-l aresta.

După un timp li se alătură și Arne Christiansen.

— Am pierdut mai multe săptămîni pentru a ajunge la Frøya, explică el. Legăturile prin fiorduri și insule sînt foarte anevoioase. Uneori a trebuit să aștept zile în șir, ascuns în vreo colibă, pînă să găsească o barcă și să traversez un braț de mare. Și aproape pretutindeni sînt germani. În cele din urmă am reușit să-l găsească pe omul meu. E de-al nostru, dar n-a vrut să ne dea barca lui. Îi e frică... Familia... Gestapoul... N-am putut să stărui.

Hebert Helgesen reflectă:

— Da, ai avut dreptate, spuse el... Dar de ce dracu nu folosesc o barcă de la baza Shetland? Noi le-am pregătit hîrțile pentru a face față controalelor, autorizațiile și tot ce e nevoie! Oyvind este în stare să le procure!

— Cunoaște proprietari ai unor bărci care ar fi dispuși să-mi împrumute documentele lor. Le vom fotografia. Semnăturile ofițerilor care dau autorizații sînt cunoscute. Singura primejdie ar constitui-o unele schimbări, care ar putea să intervină de la o zi la alta.

Hebert Helgesen conchise:

— E o încercare care merită să fie făcută, - operația se cere efectuată fără greș. Și, întorcîndu-se către M-20, adăugă: Trebuie să te întorci imediat la Stockholm, să-l vezi pe Nielsen și să-i ceri să transmită propunerile noastre.

La 4 septembrie, după ce a ascultat cele comunicate de M-20, Nielsen a transmis la S.O.E. un lung mesaj cifrat.

La Londra, mesajul a fost imediat luat în discuție.

¹² Hirdmanii erau membri norvegieni ai organizației naziste conduse de Quisling. Purtau o uniformă care semăna cu cea a germanilor. Aveau centre în principalele orașe, unde defilau cîntînd, copiindu-i pe germani. Colaborau cu Gestapoul. De cele mai multe ori, acești quislingi erau niște rătăciți înăcriți, disprețuiți de norvegieni și chiar de germani.

— Norvegianul din Fröya nu acceptă să ne împrumute barca, spuse Wilson adjunctului său, locotenent-colonelul X¹³... Din fericire, am prevăzut acest refuz. Cei de acolo au avut și ei aceeași idee: să fie folosită o barcă de la baza Shetland. Vom pune din nou în studiu „Operația Title“. Trebuie să acționăm rapid. Da, știu că *Tirpitz*-ul nu este la Trondheim, dar se va înapoia. Au lăsat acolo instalații costisitoare în vederea staționării, inclusiv bateriile de A.A. Pasărea se va întoarce la cuib.

Un moment Amiralitatea se gîndi să folosească nava *Andholmen*, care făcea serviciu în Islanda. Vasul era mai solid decît cele din Shetland... Din păcate însă, forma și linia lui nu se potriveau cu cele ale vaselor care navigau în mod frecvent în apele din jurul Trondheimului. Poate *Arthur*? *Arthur*, condus cu dibăcie de șeful de barcă A. Leif Larsen, om de un calm imperturbabil, li s-a părut a fi unul din cele mai indicate pentru această operație. Iată de ce maiorului Mitchell și căpitanului Howarth li s-au cerut de la Amiralitate relații cu privire la bărcile disponibile la Shetland... *Arthur* nu fusese încă desemnat nominal... Nu încă.

Avea să fie la 8 septembrie, adică la nici patru zile de la recepționarea de către S.O.E. a mesajului lui Nielsen. Noul plan prevedea imbarcarea a două torpile ghidate, cu două perechi de specialiști și doi oameni care să ajute la îmbrăcarea echipamentului, în total șase englezi. Lansarea la apă urma să aibă loc la sud de insula Fröya. În mod oficial încărcătura era turba, căci între insule și Trondheim traficul cu acest cărbune al săracilor — și al țărilor ocupate — era practicat în mod obișnuit.

La 12 septembrie un mesaj lung pleca de la Londra spre Stockholm: în el se făceau precizări cu privire la cooperarea cerută organizației Lark în vederea salvării, după efectuarea operației, a celor zece oameni de pe *Arthur*, șase britanici și patru norvegieni. Erau luate în considerație mai multe eventualități și pentru fiecare din ele erau prevăzute cuvintele de cod care aveau să fie transmise de B.B.C. și W.T.¹⁴

¹³ Locotenent-colonelul ne-a rugat, din modestie, să-i păstrăm anonimatul; îi respectăm dorința.

¹⁴ *Wireless Transmitter*. De-a lungul coastei engleze de est erau camuflate numeroase posturi de radiotelegrafie cu putere redusă, aflate în legătură cu posturile agenților secreți.

Nielsen încercă să-i transmită imediat lui Hebert Helgesen aceste amănunte. Din nefericire, germanii își întăriseră controalele la frontieră, și M-20 nu putu să ajungă la Trondheim decît la 23 septembrie 1942. Dar n-a fost nevoie să rămînă multă vreme în oraș. Documentele de bord erau pregătite. Le băgă în portofel și luă trenul pînă la frontiera suedeză, pe care — prezentîndu-și actele false — o trecu fără impedimente. Datorită acestui agent, „Operația Title“ va putea fi, în sfîrșit, pusă la punct. Nielsen era atît de convins de lucrul acesta, încît hotări să-l trimită pe M-20 să ducă chiar el documentele la Londra, căci cunoștea întreaga poveste și putea să dea informații utile la S.O.E.

Două nopți M-20 a dormit într-o mansardă a consulatului. În timpul zilei fremăta de nerăbdare, ar fi vrut să iasă, să se plimbe pe străzile Stockholmului. În timpul acesta, consulul Nielsen — eficient și plin de fantezie — căuta veșminte de cleric care să i se potrivească cit de cit lui M-20 și o biblie în limba norvegiană. Ah! această biblie în norvegiană! Nielsen a avut destulă bătaie de cap pînă să o găsească. A colindat prin toate librăriile din Stockholm. În cele din urmă, într-o biserică, descoperi una ferfenițită.

— Începînd de astăzi, sinteți pastorul Moë, refugiat norvegian. Îmbrăcați-vă, luați un aer smerit și nu vă uitați prea insistent după frumoasele suedeze. Da, veți ieși o oră, după apusul soarelui... Dar nu singur... Veți avea o doamnă de companie, domnișoara Gammel. Aici îi spunem „mătușa Gammel“, nu e frumoasă, dar e foarte devotată. Un bulldog vă va însoți. Veți face, toți trei, o mică plimbare pe cheiurile Strandvågen și pe Birger Jarlsgatan... Distracție plăcută!

A doua zi, pastorul Moë, însoțit de la distanță de Nielsen, luă avionul pentru Londra. Documentele se aflau în valiza diplomatică!

Slaydon, comandant de submarin, bine cunoscut în Royal Navy, de îndată ce sosi la Scalloway, se îndreptă spre Flemington House.

— Am venit să vă vorbesc despre *Tirpitz*, spuse el lui Mitchell și Howarth.

Își plimbă privirea de la unul la altul, dar pe chipurile lor nu se citea nici urmă de mirare. Atunci adăugă:

— Vom încerca să-l distrugem. Acum sîntem pregătiți pentru această operație.

Și le explică sistemul de funcționare al torpilelor ghidate¹⁵, incredințate oamenilor-broască: „Vom folosi două mașini din acestea. Dacă reușim, *Tirpitz*-ul va fi scufundat sau atît de serios avariat, încît nu va mai putea ieși în larg. Îl vom imobiliza la Trondheim. Torpilele ghidate și echipajele vor fi transportate pe unul dintre vasele voastre. E posibil?”

În timp ce asculta explicațiile lui Slaydon și-i răspundea la întrebări, Howarth se revedea cu cîteva luni în urmă, în aceeași încăpere, demonstrîndu-i lui Mitchell cum l-ar putea torpila pe *Tirpitz*. Era proiectul lui, modificat, care lua viață; dar cum nu se făcea nici o aluzie în acest sens, zîmbea gîndindu-se că adeseori se întîmplă așa cu ideile care, fără să fie furate, zboară¹⁶ singure.

Slaydon continua să dea explicații: două echipaje de trei oameni pentru fiecare torpilă ghidată, doi scufundători pentru manevrarea fiecărei torpile și un om care să-i ajute la îmbrăcarea costumelor de scafandru autonom și la fixarea rezervoarelor de oxigen. Cele două torpile ghidate, care la plecare urmau să fie arimate pe puntea cuterului și ascunse sub prelate și plase, aveau să fie lansate la apă și fixate sub cocă pentru a fi remorcate cu cîteva ore înainte de a se prezenta la posturile germane de control de la intrarea în fiordul Trondheim. În timpul acesta, oamenii-broască, toți englezi, vor rămîne ascunși în interiorul ambarcațiunii, într-o minusculă cală secretă.

— La opt mile depărtare de țintă, oamenii noștri, instalați pe torpilele ghidate, vor porni singuri la atac.

— Cît cîntăresc aceste torpile ghidate? întrebă Mitchell.

— În jur de două tone fiecare, inclusiv încărcătura.

Howarth aprecie că două vor putea fi așezate fără dificultate pe oricare din ambarcațiuni, căreia va trebui să i se consolideze biga.

— Și căpitan cine va fi? întrebă Slaydon.

Fără să se consulte, cei doi șefi ai bazei Shetland rostiră în același timp: Larsen!

— Bine, Larsen să fie. Va accepta?

¹⁵ Torpilele ghidate aveau dimensiunea unei torpile normale de 24 de inci, cu un cap detașabil conținînd 600 de livre de exploziv. Bateria îi permitea să navigheze 6 ore cu 2,9 noduri, deci să parcurgă o distanță de 18 mile. Scufundarea se făcea cu ajutorul balastului și al unei cîrme, direcția se asigura printr-un compas; tabloul de bord avea indicatoare luminoase.

¹⁶ Joc de cuvinte intraductibil. În limba franceză *voler* înseamnă și a fura și a zbura. — Nota trad.

— Fără îndoială, și dacă lucrul este cu putință, va reuși. Ce se va întâmpla cu el și cu oamenii lui după explozie?

— Vasul va fi sabotat de către echipaj, iar celor ce deservesc torpilele ghidate, precum și echipajului li se va stabili un punct de întâlnire cu membrii Rezistenței din Trondheim, și anume la Wikhammar, la 15 km est de oraș. Vor trece în Suedia, de unde ulterior vor fi repatriați. Știți vreun vas care ar putea fi folosit?

— *Arthur*. Cutterul este de un tip frecvent în regiunea Trondheim și n-are nici o caracteristică particulară¹⁷.

Două zile după ce la Flemington House a avut loc această convorbire, pe un teren militar din Scoția cobora dintr-un avion, venind de la Londra, un bărbat tânăr, purtând haine de cleric.

Un ofițer de poliție îi ceru actele.

— Sinteți preot?

— Da.

— O.K. Numele dumneavoastră este Moë, nu-i așa? observă polițistul privind pașaportul.

— Da, Moë.

— Bine, mulțumesc.

Și ofițerul de poliție scrisese tacticos în registrul de control alt nume: Odd Sörli! numele adevărat al agentului M-20¹⁸.

A doua zi Odd Sörli, cu senzația că e un om foarte important — călătorea singur, numai cu pilotul —, era depus la baza Shetland. A fost primit de un ofițer al armatei engleze.

— Maior Mitchell.

— Odd Sörli, sublocotenent în armata norvegiană, scuzați-mi ținuta de cleric!

Mitchell se stăpini cu greu să nu ridă. În viața lui nu mai văzuse un preot atît de bucălat și mușchiulos!

În aceeași seară, la Flemington House a avut loc o conferință. De față erau un bărbat în civil, cu ochelari și cu un aer profesoral — locotenent-colonelul X, care lucra la S.O.E. sub ordinele lui Wilson —, precum și Mitchell și Rogers.

¹⁷ Vasele norvegiene sînt din lemn și au două catarge. Prova este destul de înaltă față de nivelul apei, iar timonerie se află la pupă. Bastinajul și suprastructurile sînt albe. Coșul nu este vopsit, ci uns cu ulei de in. Trei tipuri principale se succed de la nord la sud, plus cîteva variante pentru anumite porturi. Astfel încît pescarii norvegieni, eventual unii germani, după formă, după anumite detalii, pot recunoaște locul de origine al acestor ambarcațiuni.

¹⁸ Odd Sörli a trecut frontiera suedeză de patruzeci de ori; în Anglia a fost de trei ori.

Locotenent-colonelul îl interogă imediat pe Sörli în norvegiană.

— Cunoașteți puterea de foc a fortăreței Agdenes?

— Da, cunosc amplasarea bateriilor și puterea lor.

— Aha! Care este profesiunea dumneavoastră?

— Tipograf.

— Credeam că sînteți cel puțin marinar. Maior Mitchell, vreți să-l invitați pe Larsen să asiste la instructajul nostru?

O clipă mai târziu, Larsen, însoțit de Howarth, fu prezentat locotenent-colonelului și lui Odd Sörli. Skipperul îi privea pe toți acești oameni, care păreau că-l așteaptă, fără ca în ochii de un albastru de porțelan să i se poată citi nici cea mai mică umbră de tulburare.

Locotenent-colonelul îl cercetă din privire pe acest Larsen, despre care auzise vorbindu-se. I se păru numai fălci, cu virful bărbiei ieșite înainte, ajungînd aproape la nivelul nasului scurt, turtit.

— Larsen, am ceva nou pentru dumneata, deschise Mitchell numaidecît discuția. Este vorba de *Tirpitz*... S-a luat hotărîrea ca dumneata să fii trimis cu *Arthur*, pentru a-l scu-funda. Va transporta oameni-broască. Amănuntele operației, care a fost studiată și pusă la punct, ți le voi explica. Accepți?

— Da, răspunse Larsen, fără cea mai mică ezitare.

— Cu *Arthur*?

— Cu *Arthur*.

— Compatriotul dumitale — Mitchell îl arătă pe Odd Sörli — a adus acte recente de la Trondheim. Vom întocmi documente false pentru *Arthur*.

— Trebuie să fie completate de mîna mea, spuse Larsen.

— Ești sigur că *Arthur* va fi controlat la intrarea în fiord? întrebă locotenent-colonelul de la S.O.E., întorcîndu-se către Odd Sörli.

— Da. Va trebui să arate documentele de bord imediat după ce va trece prin fața fortăreței Agdenes. Acolo se află în permanență o navă de control.

— Dumneata ce părere ai, Larsen?

— Părerea mea e că treaba se va face. Dacă s-a hotărît, am să trec.

— La bordul lui *Arthur* va fi o încărcătură de turbă, chipurile îmbarcată pe insula Edöy. Așa că important este să nu se inspecteze nava înainte.

— Nu prea există acest pericol. Voi ajunge la Edöy noaptea.

— Bine, Larsen. Îți mulțumesc. Mitchell și Howarth se vor ocupa împreună cu dumneata de amănunte. Noroc.
Locotenent-colonelul X ridică ședinta.

A doua zi, în timp ce Odd Sörli, la fel de pătruns de importanța sa, se întorcea la Londra cu un avion special¹⁹, întrebându-se cum de i-a putut cunoaște polițistul adevărata identitate, la bordul lui *Arthur* oamenii începuseră treaba.

În primul rînd au fost construiți doi cavaletți de lemn, care au fost bine arimați pe punte. Erau destinați să adăpostească în cursul traversării cele două torpile ghidate. Biga a fost întărită. S-a făcut o probă cu două blocuri de piatră, de cîte o tonă fiecare. Ulterior, într-un colț al malului pustiu, destul de departe de Scalloway, *Arthur* a fost culcat pe carenă. La o treime din lungimea vasului, măsurată de la etravă, sub linia de plutire, au fost implantate cu buloane două inele solide. De aceste belciuge au fost legate marinărește odgoane pentru remorcarea torpilelor ghidate. Un capăt liber prins într-un hoban urma să le mențină în poziție orizontală.

Rămînea încă de rezolvat partea cea mai delicată a amenajărilor, dat fiind că la Agdenes un ofițer german urma să facă o inspecție minuțioasă calei. Cum să-i camuflezi, să-i ascunzi, fără prea multe riscuri, pe oamenii-broască englezi?

La aproximativ 60 cm de despărțitura dintre cala cea mică din față și camera mașinii fu încastrat un perete făcut din scinduri vechi, fixat cu cuie ruginite. Nu există decît o singură deschizătură pentru a pătrunde în această ascunzătoare, o ușiță lingă motor care se putea închide pe dinăuntru; pe ea a fost fixat tabloul de distribuire a curentului electric, murdărit cu cea mai mare grijă.

Dacă nu erai informat, ți-era cu neputință să descoperi încăperea secretă. În plus, din pricina turbei, *Arthur* avea să fie de o murdărie respingătoare.

În cală fu montat un generator cu benzină, a cărui țevă de eșapament trecea prin gaura practică în cocă, pentru dirijarea troliului. Generatorul era destinat să încarce bateriile torpilelor ghidate. După lansarea la apă a acestora, avea

¹⁹ Trebuia să-l întâlnească pe maiorul Munthe, fiul scriitorului suedez Axel Munthe. Acesta, angajat în armata scoțiană, avea ca secretară pe d-na Peggy Walker, care iubea atît de mult Norvegia, încît de pe atunci își exprimase dorința să fie înmormîntată pe pămîntul Norvegiei. În 1952, fiind invitată la Oslo, a murit chiar în seara recepției ce-i fusese oferită. Dorința i-a fost împlinită.

să fie aruncat peste bord; pe locul rămas liber urma să se împrăstie turbă.

Arthur a fost supus la toate aceste transformări fără a trezi nici cel mai mic interes în rîndurile locuitorilor din Scalloway. Nu prea curioși din fire, ei nu se mirau de nimic. Puțin le păsa de reparații și de acest du-te-vino al bărcilor norvegieni.

Septembrie se apropia de sfîrșit; *Arthur* era pregătit să iasă în larg. Într-una din primele zile ale lunii octombrie și-a părăsit locul de ancorare. Pe bord se aflau Larsen, Björnøy, Kalve și Strand. Cîțiva marinari norvegieni aflați pe dig îl salutară ca pe unul care pleacă pentru o operație primejdioasă pe țărmurile patriei lor. Larsen îi înțelese și le strigă: „O plimbare de 48 de ore în Scoția. Curînd ne întîlnim la un pahar“.

Răspunseră printr-un hohot de ris. Nimeni nu-l credea.

După ce digul din Scalloway fu depășit, din camera de lingă motor, unde stătuse ascuns, ieși un om, căpitanul de marină David Howarth.

În larg, în dreptul insulelor Orkney, Larsen își informă oamenii că în curînd vor ataca vasul *Tirpitz* cu niște arme de un tip nou, care a doua zi vor fi încărcate la bordul lui *Arthur*.

Oamenii și-au dat imediat seama de dificultatea acestei operații, de riscurile la care se expun, dar nici unul nu ericni. Tăcerea, un mic zîmbet care flutura în colțul gurii lui Björnøy erau de ajuns pentru a le exprima aprobarea.

Depășiră capul Wrath.

— Ai spune că asta e Norvegia, remarcă Björnøy, privind țărmul scobit și stîncos.

În cursul după-amiezii, după ce au trecut de Gruinard Bay și au luat direcția Loch Broom, fără să întîlnească decît niște vase de pescuit, se treziră deodată în fața intrării unui fel de fiord mai animat. După vedetele flotei britanice care patrolau aici au înțeles că se află în apropierea unei baze navale. *Arthur* pătrunse în Cairn Deirg. Se apropie de el un mic vas de patrulare.

— Aici *Arthur*, răspunse Larsen la întrebarea celor de pe vas.

Au așteptat un moment, care li s-a părut lung, pentru primirea autorizației de a merge mai departe. Vasul de serviciu a întrebat la bază ce să facă cu această ambarcațiune cu motor... În sfîrșit, sosi răspunsul: „Trecere liberă“.

Detaliile reliefului muntos se conturau mai limpede: păduri de conifere, cîteva ferme. În umbră, lângă munte, au observat o navă mare cenușie, un cuirasaș vechi — *Rodney*. Pentru ca să-l vadă, au trebuit aproape să dea cu nasul de el. Howarth și Larsen au înțeles imediat: astfel ambosată, *Rodney* ocupa același amplasament ca și *Tirpitz*, într-un cadru natural asemănător.

Pe cînd *Arthur* se îndrepta spre un vas-atelier, *Alecto*, de pe *Rodney* fură emise semnale luminoase.

— Ce vrea? îl întrebă Larsen pe Howarth.

— Nu cred că sînt pentru noi. Vasele mari emit semnale 24 de ore din 24... așa se obișnuiește.

Arthur îl acostă pe *Alecto*.

Pe puntea vasului-atelier, Fell și Sladen, în combinezoane de lucru, le strigară:

— Ia ascultă, vă credeți un bastiment prea important de nu răspundeți la semnalele lui *Rodney*?

Izbucniră în rîs.

Cînd au aflat că la bordul lui *Rodney* era amiralul sir Claud Barry²⁰ și că a doua zi avea să facă o inspecție pe *Arthur*, risetele se potoliră.

Lui Howarth și, cu atît mai puțin, lui Larsen nu le plăcea genul acesta de vizite, întotdeauna precedate de improspătarea vopsitoriei, frecatul alămurilor, spălarea punții și arborarea ținutei de paradă. Ultima problemă, uniforma, era lucrul cel mai greu de rezolvat pe *Arthur*. Nu aveau decît îmbrăcămintea pe care o purtau pe mare, murdară și roasă.

— Eu cobor pe uscat, Howarth. Îl veți primi singur pe amiralul vostru, spuse Larsen.

— Nici vorbă de așa ceva... Dumneata ești comandantul lui *Arthur*... Iar *Arthur* este un vas norvegian, deci îți revine cîntea de a face onorurile.

A doua zi, sir Claud Barry făcu o scurtă inspecție. Se arătă interesat, amabil, simplu.

Cînd vedeta amiralului se îndepărtă, Larsen se întoarse spre Howarth.

— Uf! După asta, atacarea *Tirpitz*-ului nu mai înseamnă nimic!

În cursul unei reuniuni care a avut loc a doua zi la bordul lui *Alecto*, cu participarea lui Fell, Sladen, Howarth și

²⁰ Amiralul sir Claud Barry i-a succedat amiralului sir Max Horton.

Larsen, se luă hotărîrea efectuării unor exerciții, care începură fără întârziere.

Cele două torpile ghidate au fost ridicate pe puntea lui *Arthur*, așezate pe cavaleți și arimate. Howarth, Larsen, oamenii de pe *Arthur* priveau curioși aceste mașinării care, cu coca lor de două locuri, semănau cu unul din avioanele ce se văd pe la bilciuri, dar căruia i s-ar fi retezat aripile. Aceleași echipaje care aveau să atace *Tirpitz*-ul repetau acum manevra.

În primul rînd, cei doi piloți ai torpilelor ghidate: locotenentul W.R. Brewster, zis „Jack“ Brewster, scoțianul care avea comanda ambelor echipe; sergentul Craig, zis „Shorty“ provenit de la Royal Engineers. Secunzii lor erau: Jack Brown și „Bob“ Evans, un englez înalt, cu alură de student, în vîrstă de douăzeci de ani²¹, ambii mateloți brevetați.

Ei formau două echipe care erau antrenate de Fell și Sladen²². Dacă norvegienii îi priveau cu oarecare interes cum lucrează, oamenii-broască erau prea ocupați pentru a arunca măcar o privire spre echipajul lui *Arthur*. Unul dintre englezi făcu totuși un spirit care stîrni rîsetele camarazilor lui. Autorul era „Bill“ Tebb, un ștrengar din Londra, care vorbea în dialectul specific periferiei orașului lui. Împreună cu Malcolm Causer, care părăsise Brazilia pentru a se angaja în marină, „Billy“ ajuta la îmbrăcarea oamenilor-broască și era expert în toate aparatele de imersiune și respirație. Ca un căpitan de echipă înainte de primul meci, comandantul Fell, venit pe *Arthur*, nu-și lua ochii de la oamenii lui.

La căderea nopții, *Arthur*, încărcat cu cele două torpile ghidate, se îndepărtă spre ieșirea din radă. Coborîrea în apă a scufundătorilor se desfășură fără nici o dificultate. Fell a verificat costumele și a supravegheat fixarea rezervoarelor cu oxigen. Brewster și Evans au sărit primii în apă pentru a primi torpilele ghidate și a le fixa conurile care aveau să conțină explozivul. După ce, cu ajutorul odgoanelor, au fixat torpilele sub chilă, oamenii-broască au ieșit la suprafață și remorcarea a început. În felul acesta au fost parcurse mai multe mile.

²¹ Robert Paul Evans s-a născut la Londra, la 14 ianuarie 1922.

²² Acești voluntari și-au făcut antrenamentele la Loch Erisort, în arhipelagul Hebridelor, înainte de a se imbarca pe *Titania*, care i-a dus la Loch Cairnbawn, în golful secret H.H.Z.

Veni noaptea și, odată cu ea, momentul atacului fictiv. Cauciucul negru, șiroind de apă, al scafandrilor²³ strălucea în razele lunii. Ochii, pe care-i ghiceai în spatele ochelarilor, tubul de aerisire dădeau un aspect fantasmagoric, grotesc celor patru monștri, care până nu demult se mișcau greoi, stingaci, abia putînd să se deplaseze cu tălpile lor de plumb, pe puntea lui *Arthur*, iar acum evoluau suplu și ușor în apă, în jurul bărcii. Mîinile lor goale, singurele care își păstrasera un aspect uman, dispărură o clipă sub cocă, pentru a desface torpilele pe care le încălecară, în timp ce erau pe jumătate acoperite de apă, bătute de valuri.

Cu motoarele electrice în acțiune, cele două torpile ghidate, semiscufundate, făcură ocolul vasului. Printr-un gest, degetul mare de la mîna dreaptă ridicat spre cer, cei patru scufundători semnalară că totul merge bine. Fell le răspunse, făcînd același semn. Howarth și Larsen urmăreau cum dispar sub apă formele cu reflexe întunecate și strălucitoare, ca niște focuri, apoi capetele oamenilor care alunecau asemenea unor baloane pe suprafața lichidă. Începea atacul împotriva lui *Rodney*.

„Tiny“ Fell, căzut pe gânduri, își spunea că atunci cînd *Tirpitz*-ul va fi cu adevărat atacat, el nu va mai fi acolo. N-are cum să fie. Dar asta îi era soarta, și nu putea s-o schimbe.

Pe *Rodney*, de-a lungul balustradelor, pe suprastructuri, oamenii de veghe urmăreau cu ochii căseați, alții la aparatele acustice încercau să prindă cele mai slabe vibrații sonore. Dar nimeni n-a putut vedea torpilele ghidate apropiindu-se și nimeni n-a auzit zgomotul foarfecelor ce tăiau plasele — pînă acolo erau rînduri de baraje. Sub coca cuirasatului, încărcăturile au fost fixate cu ajutorul magneților... Mai mult, torpilele ghidate au făcut calea întoarsă pînă la *Arthur* fără să fie observate.

Ah! Dacă *Rodney* ar fi fost *Tirpitz*!

Arthur, cu echipajul și oamenii-broască, armat cu cele două torpile ghidate, însoțit de *Alecto*, se înapoie la Lunna Voe. În cursul călătoriei, norvegienii au avut posibilitatea să-i cunoască pe englezi. Aveau să formeze o echipă, să înfrunte împreună aceleași primejdii, să fie legați prin aceleași

²³ Era vorba de un costum la fel cu cel folosit de comandantul Cousteau.

suferințe. Dar preocupările, un fel de pudoare, obiceiul oame-
nilor de pe mare de a se înțelege între ei prin cîteva cuvinte
sau gesturi simple n-au îngăduit ca gheața să se spargă
repede.

La 6 octombrie 1942 totul era pregătit sau aproape, pentru
ca la 10 octombrie să înceapă „operația Title“. Imprimarele
confectionate cu cea mai mare grijă de maiorul C.B. Ince, de
la centrul 15, sosiseră între timp cu avionul. Dar principalul
interesat lipsea de la întîlnire: *Tirpitz* se afla în continuare în
fiordul Bogen, în apropiere de Narvik! Va trebui oare ca
toată această operație, atît de bine pusă la punct, să fie amî-
nată pentru toamna viitoare? Căci iarna era prea aspră, iar
noptile de vară prea scurte!

Ziua de 11 se scurse încet...

În aceeași zi, sir Claud — în marea familie a echipajelor
de pe submarinele din Royal Navy i se spunea pe numele
mic — hotări să amine operația pentru 25 octombrie. La
această dată vor fi definitiv gata și pînă atunci vor fi stabilite
ultimele amănunte privind operația între organizația Lark și
Londra.

17, 18, 19... *Tirpitz*-ul încă nu și-a părăsit locul de stațio-
nare.

Deodată, la 23 octombrie, în cursul după-amiezii sosi un
mesaj: în această zi, la orele 10 dimineata, *Tirpitz* a ridicat
ancora. Și-a părăsit locul de staționare, dar, după ieșirea din
fiordul Vest, exista posibilitatea să urce spre nord, spre fiord-
ul Alta! Moment dramatic pentru Amiralitate, pentru
S.O.E.!

Au fost trimise avioane de cercetare, s-au urmărit toate
mesajele parvenite de pe coasta norvegiană!

Tirpitz-ul se îndrepta spre sud... Se va opri oare la Trond-
heim, sau își va continua drumul pînă în Germania? La Ami-
ralitate neliniștea creștea.

Totuși, amiralul sir Dudley Pound nu-și pierdea speranța.
El considera că, după o staționare atît de îndelungată departe
de o bază importantă, bastimentul avea nevoie de reparații și
de o revizie generală. Kiel și Wilhelmshaven erau mai bine
utilate decît Trondheim, dar nu voia Hitler să-l mențină pe
Tirpitz în Norvegia, fie și numai pentru prestigiu?

Sir Dudley Pound nu s-a înșelat.

Tirpitz-ul s-a înapoiat la Trondheim și și-a reluat locul său la ancoră în fiordul Faetten, lângă colină.

La 25 octombrie, sir Claud Barry expedieaze bazei Shetland următorul mesaj:

„Carry out «Operation Title» — Target *TIRPITZ* in Faettenfjord. Day D. 5. October 31st Acknowledge. Wishing you all the best luck“²⁴.

„Operația Title“ a fost declanșată.

²⁴ „Executați «Operația Title». Obiectivul, *Tirpitz*, este în fiordul Faetten. Ziua Z — 31 octombrie. Confirmați. Vă doresc tuturor mult noroc“. — *Nota trad.*

CAPITOLUL AL X-LEA

„OPERAȚIA TITLE“

Luni 26 octombrie 1942, orele 10 dimineața.

Leif Larsen doarme și, totuși, n-a trecut decît o oră de cînd *Arthur*, salutat de *Alecto* printr-un sunet prelung de sirenă, a părăsit Lunna. Larsen a putut vedea silueta zveltă a lui Mitchell, care urca trist, singur, drumul întortocheat și stîncos spre clădirea mare, cenușie. Fell, după ce a ridicat mina dreaptă și a strigat un *Good luck* care s-a auzit slab, acoperit de mugetul mării, a intrat în cabina sa de pe *Alecto*.

Obosit după ultimele două zile petrecute pe uscat, Larsen doarme.

Cu două zile înainte, la Norway House¹ din Scalloway, organizatorii și membrii expediției au fost prezentați prințului moștenitor Olaf, care venise de la Londra, însoțit de generalul Hansteen, comandantul-șef al forțelor armate norvegiene din Anglia. Howarth, Mitchell și Rogers, încercînd să-și ascundă neliniștea, au sporovăit cu consulul Nielsen, de asemenea prezent, dar despre *Tirpitz* n-au vorbit nimic. După plecarea prințului au continuat să bea, și petrecerea s-a terminat tîrziu.

¹ Casa Norvegiei. — *Nota trad.*

Pentru a evita orice indiscreție, nimeni n-a pomenit cuvântul *Tirpitz*.

În ajunul manevrelor de plecare, pe cînd Larsen, obosit în urma ultimelor pregătiri, se culcase devreme, de la Trondheim sosise un mesaj. Se anunța că *Tirpitz*-ul continuă să se afle la locul lui din fiordul Faetten, în spatele rețelei protectoare alcătuite din plase. Dealtfel, un Spitfire l-a reperat chiar în aceeași zi. Dar un amănunt i-a atras atenția lui Larsen, care a socotit necesar să refacă lista mărfurilor ce alcătuiau încărcătura lui *Arthur*. Cu scrisul stîngaci s-a apucat să refacă această treabă. Urma să recopieze totul, făcînd unele schimbări, luînd în considerație vremea, viteza vîntului, fluxul și refluxul, faptele așa cum s-au petrecut sau ar fi putut să se petreacă. Deplasările anterioare ale vasului cu diverse încărcături trebuiau bine precizate, înlăturîndu-se orice lucru care ar fi putut părea neverosimil.

În spatele lui Larsen, norvegienii în picioare își spuneau părerea cu privire la locurile și la drumul pe care-l cunoșteau, apoi documentele au fost murdărite, ceea ce nu era deloc greu de făcut cu mîinile lor mari, aspre, năclăite și pline de cicatrice. În zina executării manevrelor de plecare, Larsen s-a culcat la 4 dimineața.

Doarme... Vremea e rea, marea străbătută de valuri lungi de hulă. La cîrma lui *Arthur*, Brewster le privește cum vin, strînse, la intervale regulate; ambarcațiunea se opintește sub șocurile repetate, geamurile de la timonerie șiroiesc de apa ce nu apucă să se scurgă pînă la valul următor, care se sparge lovindu-se de vas. Brewster se simte în deplină siguranță. Ba chiar încearcă un fel de bucurie, înaintînd astfel împotriva mării nu pe un mare bastiment de război, cum era obișnuit, ci la bordul acestei bărci masive, bine încheiată, vinjoasă ca un luptător. Dacă nu va avea o pană de motor — îi auzea „tac-tac-tac-ul“ regulat —, *Arthur* îi va duce pînă la *Tirpitz*.

Din cînd în cînd Brewster aruncă, prin hubloul din spate, o privire celor două torpile. Sînt acolo, ascunse sub plase și prelate; uneori talazurile mării le acoperă, dar n-are nici o importanță. Înainte de a coborî, Larsen l-a ajutat să întărească mai bine cablurile. Bine amarate pe cavaletii lor, torpilele ghidate nu se vor mișca din loc nici cu un deget.

În timonerie, Johannes Kalve este oricînd gata să-i dea o mîna de ajutor; jos, Björnöy supraveghează motorul.

Din cînd în cînd se văd prin tambuchi capetele lui Billy și Causer. Sînt verzi și vomită tot ce au în stomac.

„Shorty“ Craig și Evans, lungiți pe o cușetă, încearcă să doarmă. Marinarii norvegieni nu arată nici ei mai bine, deși pînza ridicată a îmbunătățit stabilitatea lui *Arthur*.

Ore întregi, cu vîntul în față, *Arthur* lovește valurile, se scufundă, se ridică, se scutură, luptînd împotriva mării dezlănțuite...

În cursul serii, la vreo 50 de mile de insulele Shetland, vîntul se potolește. Larsen continuă să doarmă.

După zece ore de somn adînc, Larsen, proaspăt și bine dispus, urcă, în slîrșit, pe punte și, după ce bea o cană mare de ceai și dă pe gît o dușcă de rachiu, intră în camera de navigație.

— E rîndul meu, spune el. Mulțumesc.

Fără un cuvînt în plus, ia locul lui Brewster și Kalve, care făcuseră cu rîndul la cîrmă.

Locotenentul începu să simtă cum i se suie greața pînă-n gît.

În primele douăzeci și patru de ore, *Arthur* a făcut în medie 3 noduri pe oră. Acum marea este acoperită de o ceață deasă; *Arthur* nu se vede nici de la zece metri. Larsen știe că riscurile serioase vor începe la vreo 50 de mile de coasta norvegiană, zonă în care toate vasele sînt suspectate că se îndeletnicească cu orice, numai cu pescuitul nu. Aviatorii germani le mitraliază fără cruțare, ucigînd echipajul, găurind coacă. De cînd au plecat de la Lunna n-au văzut nici urmă de barcă.

Dacă timp de douăzeci și patru de ore condițiile atmosferice nu se schimbă, *Arthur* va trece fără a fi observat.

Marti 27 octombrie.

Zi fără incidente. Vîntul s-a mai liniștit, dar, la intervale regulate, o hulă de fund zguduie vasul și pe cei zece oameni care se află pe el.

Miercuri 28 octombrie, orele 4 după-amiază.

Johannes Kalve ține timona; în față, la tribord, deasupra stratului de ceață, apare un lanț de munți cu crestele înzăpezite. Larsen recunoaște vîrfurile care se ridică deasupra orașelului Bûd, la sud de Kristiansund. Urmează să intre în apele de la Hustadvija. În amurg, la 15 mile de punctul Bûd, Larsen ordonă: „Cap nord-vest“. „Avem timp, îi explică lui Brewster, aplecat peste hartă. În noaptea asta vom urea încet de-a lungul coastei, ținîndu-ne la o distanță de 30 de

mile de țarm. Vom trece prin fața farului Grip, situat pe o insuliță, apoi vom da de cîmpurile cu «ciuperci»² din fața insulei Smöla și a portului Edöy. Acolo trebuie să încărcăm turba“.

Nici nu și-a terminat bine Larsen explicațiile, că motorul începe să tușească, apoi se oprește și se așterne tăcerea. Nu se mai aude decît zgomotul de fond, valurile, care a intrat acum în prim plan. Björnöy, aflat pe punte, a sărit în picioare și a coborît în cală... *Arthur*, legănîndu-se, derivă încetîșor. Brewster și Larsen se străduiesc să rămînă calmi, să-și spună că nu s-a întîmplat nimic grav... Motorul nu este un lucru care nu se poate repara... Au luat cu ei cîteva piese de schimb, poate nu acelea care trebuie... Întotdeauna se întîmplă așa.

Nu trece mult și Björnöy reapare. Pe chipul lui prietenos se citește bucuria.

— N-are nimic. Îl fac îndată.

Timp de trei ore, *Arthur* navighează cu pinzele, expus privirilor santinelelor din posturile germane de pe coastă. Marea este pustie. Norvegienii privesc spre uscat, spre țara lor, Norvegia, lăsînd să se vadă o tulburare absolut firească. Pe puntea înghețată, bătută de vînturi, Causer deschide ochii mari. În Brazilia lui tropicală n-a văzut niciodată zăpadă, și liniile sinuoase ale culmilor care se conturează, albe pe cerul cenușiu, i se par de o frumusețe ireală.

„Tac... tac... tac... tac... tac...“, motorul își reia melodia. Răsufală ușurați.

Larsen, ca mulți marinari deprinși cu tăcerea, poate sta ore în șir fără să scoată o vorbă; cînd cineva îi inspiră încredere, vorbește. În seara aceasta pare mult mai limbut. Apreciază meritul lui Brewster, sau vrea să rupă muțenia scoțianului, care se gîndește la ziua de mîine?

Brewster se uită des la ceas.

— Cred că este timpul să mergeți la culcare, îi spune în cele din urmă Larsen. Noapte bună...

Brewster coboară, lăsîndu-l pe Larsen la cîrmă peste noapte. Dar nu adoarme imediat. Peste cîteva ore, așezat pe torpila lui ghidată, împreună cu Bob Evans, va pleca să scufunde *Tirpitz*-ul... Doi purici împotriva unui elefant! Noapte fără lună. *Arthur*, cu motorul redus, este legănat ușor de valuri.

² Mine. — *Nota trad.*

Joi 29 octombrie, orele 7.

Arthur se apropie de Edöy, un mic port aşezat în partea de sud a mării insule Smöla. Ziua se anunţă printr-o lungă diră trandafirie aşternută peste mare. Toată lumea este în picioare. Fiecare îşi face toaleta, ca şi cum ar şti că multă vreme de acum înainte nu vor mai fi curaţi şi bărbieriţi. Pentru prima dată de la plecare, o barcă de pescuit trece prin apropierea lor. Englezii sînt în *battle-dress*, dar în negura dimineţii îmbrăcămintea lor seamănă cu bluzele pescarilor. Barca se îndepărtează fără ca echipajul ei să fi schiţat cel mai mic gest. Acum *Arthur* este înconjurat de insuliţele stîlcoase de la vest de Edöy. Acolo sînt cîmpurile de mine. Se apropie momentul ca plasele să fie aruncate peste bord, căci vasul de pescuit *Arthur* se va transforma în transportor de turbă ... Se gîndesc, de asemenea, să degajeze conurile explozive, ascunse în cală, sub turbă...

— Doamne, Dumnezeu! exclamă Billy, pus din nou pe zeflemele, să mergem repede să ne trimitem petardele drept în buclele *Tirpitz*-ului! Afurisită traversare!

Larsen îl conduce pe *Arthur* prin mijlocul recifelor. Marea este calmă, dar frigul continuă să fie aspru. Iau dejunul: ouă cu slănină, ceai, şi asta îi reconfortează. Fumătorii îşi aprind care ţigara, care pipa.

Englezii au impresia că zgomotul motorului, ambalat de Björnöy la maximum, va atrage toate navele germane care patrulează în regiune. Cît despre norvegieni, nu era prima oară cînd dădeau tîrcoale meleagurilor ăstora.

Arthur ajunge la vest de Edöy şi Larsen ordonă să fie oprit motorul şi să se arunce ancora. E ora 8 dimineata. Brewster stabileşte poziţia. Sînt pe coasta de vest a lui Högorkke (63°18' latitudine nordică, 7°58' longitudine estică). Se începe încărcarea acumulatorilor torpilelor, dar, după 45 minute, generatorul se opreşte. N-au noroc.

— Acumulatorul e suficient încărcat, spune Brewster. Putem acoperi distanţa.

Nu se mai aude decît mugetul mării... Locul este pustiu. Un mic cap pare să-l protejeze pe *Arthur* de orice privire indiscretă.

— Înainte, Kalve, ordonă Larsen. La cea mai mică primădie, strigi.

Şi pornesc la treabă; Brewster şi Bill Tebb, coboriţi în cală, încep să scoată de sub turbă cele două capete conice.

Evans ajutat de Strand, Tebb, Causer și Craig dezvelese torpilele ghidate, pregătind palanele bigii.

— Un avion!

Cel care a strigat a fost Kalve.

În aceeași clipă se aude vijăitul motoarelor.

— Întindeți plasele peste torpile. Repede. Închideți tamburiurile! ordonă Larsen.

După un viraj scurt, inclinat pe o aripă, avionul vine în picaj asupra lor. Germanul l-a observat pe *Arthur* și vrea să arunce o privire asupra navei. Torpilele, camuflăte sub plase, nu se văd.

Doi norvegieni se fac că aruncă o plasă în mare. Kalve, în picioare la provă, urinează în apă.

Deodată Larsen îl vede pe Billy alergând spre pupă. Vrea să ridice capacul butoiului și să pună mitraliera în poziție de tragere... să tragă...

— *What to hell, you bloody fool!*³ strigă Larsen cu o autoritate și o perfecțiune în minuirea înjurăturilor engleze pe care nimeni nu i le cunoștea.

Billy își regăsește pe loc singele rece, iar avionul trece vîind, la douăzeci de metri deasupra lor. Se îndepărtează, apoi revine și face, în imediată apropiere a lui *Arthur*, o serie de exerciții: picaje, ieșiri din picaj, viraje, ea și cum pilotul ar fi vrut să le demonstreze acestor amărîți forța și măiestria lui. În afară de degajarea capetelor conice în cală, nu se poate lucra nimic altceva. Exercițiile de înaltă clasă ale avionului durează cîteva ore, pînă la prînz. Brewster turbează de furie. Se gîndește la timpul pierdut, la *Tirpitz*, care ar putea să-și schimbe locul de staționare sau chiar să plece. Dar nu poate face altceva decît să aibă răbdare și să aștepte ca pilotul ăsta să obosească! În cele din urmă, atîngînd în zbor razant crestele valurilor, avionul dispare!

Cînd să pornească la treabă, un alt avion le vine pe cap. Este un Messerschmitt care coboară în picaj asupra lui *Arthur*, apoi se ridică vertical și dispare în înaltul cerului.

S-a pierdut prea mult timp: dacă vor să între în fiord înainte de căderea nopții, trebuie să riște, nu se mai poate aștepta. Prima torpilă este, în sfîrșit, ridicată... Conul exploziv e pregătit pentru a fi fixat la cap. Brewster privește marea, care, deși nu se poate spune că e furtunoasă, e foarte agitată, ceea ce face munca extrem de dificilă.

3 Ce dracu faci, nebun afurisit! — *Nota trad.*

Fără un cuvînt se uită la Larsen și face o grimasă sugestivă. Căpitanul ambarcațiunii a înțeles. La ordinul lui, Björnöy reia drumul... Lui Larsen nu-i trebuie mult timp pentru a găsi un loc mai adăpostit, un fel de faleză stîncoasă, a cărei creastă străjuiește o apă liniștită. Dar, din păcate, adîncimea este atît de mare, încît ancora aruncată nu prinde. Larsen nu spune nimic, sare în barca de legătură dintre ambarcațiune și chei, duce ancora pe uscat și o înțepește între stînci.

Toate manevrele astea au luat timp. Iar în această perioadă a anului, și la această latitudine, zilele sînt scurte. Noaptea este prea aproape pentru ca ei să poată coborî torpilele ghidate pe mare și, mai mult chiar, să le fixeze sub coca lui *Arthur*.

— Vom petrece noaptea asta aici, spune Larsen. Voi, cei cu torpilele, duceți-vă la culcare. Mîine aveți o zi grea. Oamenii mei și cu mine asigurăm veghea.

Vineri 30 octombrie.

La orele 5 dimineața, după ce s-au asigurat că nu se zărește nici o ființă omenească și nici o barcă, își reiau pregătirile. Echiparea lui Brewster și Evans durează mult, în pofida antrenamentului ajutoarelor lor. Ei sar în apă în momentul cînd prima torpilă ghidată, ridicată la bigă, părăsește puntea vasului. Luînd-o în primire, încearcă motorul electric, verifică instrumentele de bord. Cu a doua torpilă procedează la fel. Apoi se scufundă pentru a le fixa sub chilă, la ceva mai mult de doi metri de la suprafața apei: un odgon legat cu un capăt în partea din spate a torpilelor și cu celălalt amarat pe *Arthur* le menține în poziție orizontală. Operația este terminată; pe punte, Brewster și Evans sînt ajutați să-și scoată costumele de scafandru; deodată, Björnöy, care supraveghează marea, îi anunță:

— O barcă... atenție... Vine spre noi.

Englezii, pe jumătate dezechipați, dispar prin tambuchi. Din fericire, barca înaintează încet. Un bărbat trage la rame fără grabă. Barca îi acostează la tribord. Necunoscutul, un bătrîn cu o barbă sură, neîngrijită, cu hainele uzate de mare și de vînturi, îi privește pe Larsen și pe Björnöy cu curiozitate. Punîndu-și mîinile lungi și descărnate pe parapetul vasului, mormăie, mestecîndu-și tutunul.

— A mers bine pescuitul? întrebă Larsen.

— De ce ancorați prin locurile astea? ripostează celălalt.

— Am avut o avarie la motor și ne-am petrecut noaptea aci.

Omul scrutează plasa lui *Arthur*.

— Sînt plasele voastre, îmi închipui?

— Da, bineînțeles!

— De unde veniți?

Larsen nu răspunde.

— Ce anume pescuiți?

— Ciini-de-mare.

Larsen își spune în gînd că moșneagul e prea curios. Deodată îl vede că se uită la pupa lui *Arthur*; norvegianul își lasă barca să alunece și apucă odgonul care reține una dintre cele două torpile. Odgonul ăsta îi stîrnește curiozitatea! Trage de el și își îndreaptă privirea sub coca lui *Arthur*.

— Oh, exclamă el aplecat peste apă. Ce-i asta?

— O mașină pentru a face minele să explodeze, îi răspunde Larsen.

— Lucrați pentru nemți?

Björnöy răspunde autoritar.

— Da. Cîțiva sînt aici la bord. Dorm.

— Aha! făcu pescarul, care, tot molfăindu-și tutunul, părea adîncit în gînduri.

În timp ce Larsen și Björnöy se întrebă cum ar putea să se descotorosească de nepoftit, acesta adăugă:

— Grăsimile sînt rare, copiii mei... Voi, cu nemții... n-aveți puțin unt?

— Du-te și adu unt, îi spune Larsen lui Björnöy.

Larsen începe și el să pună întrebări.

— Cum te descurci?

— Cu pescuitul... dar e greu... Peștele-i puțin, iar eu sînt sărac.

— Locuiești aici?

— Da, într-o colibă, trăiesc singur... Din fericire, fiica mea și soțul ei nu locuiesc prea departe, îi văd din cînd în cînd.

Björnöy vine cu un calup de unt; la vederea lui, pescarului îi sclipesc ochii de poftă.

— Oh! n-am cerut atît!

— Nu-i nimic, luați-l, spune Larsen.

Și, brusc, acum, cînd avea o superioritate asupra bătrî-nului, îi strigă, vorbind răstit, cum obișnuiesc germanii:

— Gata, ajunge cu pălăvrăgeala. Ai grijă. Știm unde locuiești tu, unde locuiește fiica-ta. Dacă suflă un cuvînt despre această întîlnire, despre vas, despre noi, Gestapoul o s-o găsească imediat pe fiica ta și pe tine... Ne-am înțeles... Dă-i drumul... *Raus!*

Omul nu așteaptă să i se spună de două ori. Mormăi: „N-am să spun nimic... Niciodată...” și, dînd drumul copas-ticii lui *Arthur*, se așază la rame și se îndepărtează grăbit.

— Puteti ieși, domnilor germani! le strigă Larsen engle-zilor, explicîndu-le ce s-a întîmplat.

— V-ați descurcat bine! Bravo!

Izbucnesc în hohote de rîs. Dar Brewster, care redevine serios, adăugă: „Fiînde-a venit vorba de germani, o să-i întîlnim curînd. Tot ce este englezesc pe bord, în afară de lucrurile din ascunzătoare, trebuie să dispară: etichetele de pe cutiile de conserve, pachetele de țigări, cutiile de Navy Cut⁴ etc. Totul peste bord. Nu uitați că vor inspecta vasul cu toată meticulozitatea”.

Și Brewster dă exemplu, aruncîndu-și cu regret în mare pipa englezească. Mitraliera este demontată de pe soclu și coborîtă în compartimentul secret. Patul armei, deteriorat, ea să nu i se poată identifica originea, ia drumul mării. Strand își scoate cu părere de rău postul emițător pe punte, ezită o clipă, căci e un aparat perfecționat și foarte scump, și-i face vînt peste parapet.

Atunci cînd Larsen se așterne din nou la drum, la orele 14, timpul e frumos și luciul mării abia încrețit de o briză ușoară. Lasă portul Edöy în urma lor. Larsen privește spre punctul sudic al insulei Smöla. Știe că de pe uscat bimoclurile germane supraveghează deplasările lui *Arthur*, direc-ția pe care o ia. Degeaba încearcă să se convingă că n-are nici un motiv să-i fie teamă. Documentele de bord sînt în regulă, englezii și materialul lor de scufundare se află în compartimentul secret, totul este prevăzut pînă în cel mai mic amănunt, totul pregătit. Totuși, se gîndește că ar putea interveni vreun accident stupid, bunăoară interdicția cate-gorică, hotărîtă pe neașteptate de germani, de a pătrunde într-o anumită zonă.

Dar Larsen nu este omul care să se lase multă vreme pradă îngrijorării. A spus că va trece, o va face. A sosit

⁴ Cunoscută marcă de țigări și tutun de pipă britanic. — *Nota trad.*

momentul. Traficul a devenit acum mai intens și *Arthur* se încrucișează în drumul lui cu vase comerciale înarmate cu tunuri; la pupa lor flutură pavilionul german de război. *Arthur* urcă pe lingă coasta de sud a mării insule Hitra; acum pot vedea căsuțele norvegiene de lemn, vopsite în roșu sau albastru, cu fundamentul de piatră sau beton, pentru a rezista zăpezilor iarna, cu ramele obloanelor albe, detașându-se pe culorile vii, vesele; uneori în fața caselor se înalță un catarg, un catarg pentru sărbători, stingher acum, în aceste vremuri de restriște, pentru că nu-i mai flutură în vîrf pavilionul norvegian. Pe drum oamenii trec, se opresc... Britanicii stau în cală, dar din cînd în cînd un cap apare din tambuchi pentru a privi această țară necunoscută, această țară cu un aspect îmbietor, vesel, unde natura și construcțiile făcute de mîna omului se îmbină într-o armonie de culori. Brewster urcă și i se alătură lui Larsen, pentru a-și lua rîndul la timonă.

Björnøy umblă de colo pînă colo, supraveghind motorul, surizînd pămîntului, bărcilor de pescuit care trec atît de aproape, încît se pot auzi glasurile oamenilor. Și așa se scurge toată după-amiaza...

Deodată se aude un zgomot nefiresc; motorul funcționează neregulat, regimul lui scade și *Arthur* pierde din viteză.

Larsen, lăsîndu-i lui Brewster timona, sare.

— Ce s-a întîmplat?

Capul lui Björnøy apare de după tambuchi. Face o grimasă expresivă.

— Sper că nu este nimic.

Larsen coboară în camera mașinilor și cei doi bărbați privesc motorul, îi ascultă respirația, gîfilită, sacadată. Björnøy își apropie urechea:

— Apa a pătruns, probabil, în cilindru, îi spune el lui Larsen, stînd aplecat asupra motorului.

Așadar, motorul lui, după ce i-a mers perfect în cursul atîtor traversări din Shetland în Norvegia, îi face figura asta lui, lui Björnøy, care l-a dichisit atîta. Un fum negru, acru umple camera mașinilor.

— Poate că este pistonul... să-l lăsăm să meargă mai departe înseamnă să riscăm să se strice de tot, adaugă Björnøy.

— Nu, trebuie să meargă mai departe, dar cu viteză redusă, răspunde Larsen, care într-o secundă a examinat

situația și a luat o hotărîre: un vas cu motor care navighează cu pînze le-ar putea părea dubios germanilor și ar veni să vadă ce s-a întîmplat. Trebuie să meargă pînă la Hestvick...

La capătul de răsărit al insulei Hitra, în satul de pescari Hestvick, locuiește un anume Nils Ström, care ține un mic magazin de alimente. Larsen poate să i se adreseze cu toată încrederea. Aceste informații i-au fost date înainte de plecare de către Odd Sörli. Englezilor, enervați că sînt ținuți atît de mult în interiorul bărcii și neliniștiți de zgomotele nefirești ale motorului, li se anunță avaria.

— Peste o oră se va înnopta, adaugă Larsen, și veți putea urca pe punte.

Dar norvegianului i se ridică altă problemă. Pe Trøndheimsleida, între insula Hitra și continent, sînt cîmpuri de mine; există un șenal liber, dar pe unde trece? Desigur, *Arthur*, cu pescajul lui redus, poate trece fără nici un pericol peste aceste mine, dar prezența lui în asemenea locuri n-ar risca să atragă atenția germanilor?

Tocmai atunci, un vas mare sub pavilion german îl depășește pe *Arthur*, îl prinde în virtejul său și intră direct pe șenal. Larsen n-are decît să-i urmeze siajul.

Jos, Björnöy, cu fruntea acoperită de broboane mari de sudoare, ascultă zgomotul motorului. Se va opri definitiv? Sughite, bate, dar merge mai departe. La căderea nopții, englezii ies pe punte și se așază pe plase.

— La ce distanță sîntem de țintă? îl întreabă Brewster pe Larsen.

— Aproximativ 75 de mile.

— Dacă motorul ne lasă, este imposibil să ajungem cu torpilele. E prea departe.

Drept orice răspuns, Larsen arată cu bărbia spre mal, unde se zăresc cîteva lumini. Se apropiau de Hestvick. Ceasul arată orele 23 și motorul bate din ce în ce mai tare. E timpul să ajungă. Luminile satului sînt aproape atunci cînd oamenii de la torpile coboară în cală. Pe uscat se observă mișcare, oameni mulți; li se pare ciudată această animație la orele 11 noaptea, într-o țară ocupată; s-ar putea ca pe chei să fie germani.

Cînd fundul se află la o adîncime de 10 brațe⁵, Larsen aruncă ancora. La această adîncime nu este nici un pericol

⁵ Un braț = 1,83 m. -- *Nota trad.*

ca torpilele ghidate să se lovească de fund și să se deterioreze.

— Palmer, îi ordonă Larsen lui Björnøy, apucă-te și demontează motorul. Johannes, tu dă-i o mână de ajutor; eu cobor pe uscat împreună cu Strand.

Și sar amândoi în barca de legătură.

În sat e sărbătoare, și pe drum se văd tineri care se plimbă. Barca de legătură acostează; Larsen, urmat de Strand, se îndreaptă spre un mic grup de adolescenți.

— Ni s-au terminat proviziile și am ancorat în fața Hestvickului. Vă rog să-mi arătați cum pot să ajung la Nils Ström.

Tinerii îl privesc mirați pe necunoscut. Să vrei să cumperi ceva la orele 11 noaptea! Dar unul dintre norvegieni vine spre el:

— Vă conduc eu, deși e foarte târziu. Și, rîzînd încetișor, adăugă: Nils Ström este tatăl meu. Nu e prima oară cînd niște marinari vin să-i ceară ajutor; urmați-mă.

Nils Ström locuiește într-una din primele case din sat. Fiind sărbătoare, nu s-a culcat încă. Înțelege numai decît ce vor de la el: alimente.

— Prăvălioara mea este alături, mergeți cu mine s-o deschid. Dar nu vă așteptați să găsiți rafturile pline. Germanii au curățat tot.

Intră. Înăuntru, între etajere și tejghele, sînt îngrămădiți saci; miroase a pîine, a ulei și a gaz, tot ce se poate găsi în aceste prăvălii de țară care vînd de toate. Nils Ström scoate cîteva pîini ascunse într-un dulap.

— Poftim, spune el. Luați-le. Costă...

Dar Larsen nu-i dă răgaz să spună prețul.

— Aveți nevoie de turbă? îl întrebă el.

Fraza aceasta, convenită cu agentul Sörli înainte de plecare, este parola. Răspunsul nu este însă cel pe care-l așteaptă Larsen.

— De turbă ducem lipsă, așa cum ducem lipsă de toate. Sînt dispus să iau toată încărcătura voastră, dacă doriți.

Larsen zîmbește. Omul e negustor și trebuie să cumpere tot ce i se oferă...

În momentul acesta este cuprins de indoială. Numele patronimic Ström, deși ceva mai puțin răspîndit decît cel de Larsen, este totuși curent în Norvegia. Iar prenumele de Nils! Nils Ström! Dar cum să-l faci pe acest prăvăliaș să

înțeală, fără să te desconsperi că... Îi vine ideea să introducă într-o frază numele lui Sörli.

— Bineînțeles, răspunde el, după o lungă tăcere. Singurul lucru prost este că turba nu-i a mea. Proprietarul este Sörli. Ca să vă fac o plăcere, fiindcă ați fost atât de binevoitor cu mine, pot să vă cedez o mică cantitate.

Prăvăliașul, Larsen a observat acest lucru, s-a încrunțat când l-a auzit pronunțând numele lui Sörli. Își pleacă ochii și pare frământat de gânduri. Apoi, privindu-l fix pe Larsen, îl chestionează:

— Andreas Sörli din Orkanger?

Buzele subțiri ale lui Larsen, destinse într-un zimbet, par să-i ajungă până la urechi, care numai mici nu sînt.

La rîndul său, negustorul stă în cumpănă.

— Nu. Nu Sörli din Orkanger, ci Odd Sörli din Trondheim.

Atunci Ström* îi întinse cu franchețe mîna.

— Am înțeles. Ce pot face pentru voi?

Larsen îl informează despre avaria motorului. Reparația trebuie neapărat făcută peste noapte. Atît a spus.

Cîteva minute mai tîrziu, Nils Ström și fiul său sînt pe *Arthur*. Îl găsește pe Björnöy murdar tot pe obraz cu unsoare, ținînd în mînă pistonul plesnit.

— Gazele de la eșapament au fost respinse în carter. Am avut mare noroc că am ajuns pînă aici. Am încercat să fixez o placă filetînd pistonul. Dar nu ține. Trebuie să găsim altceva.

Ström propune să meargă să-l trezească pe fierarul satului, un prieten de nădejde. Björnöy, luînd cu sine pistonul, este condus de către cei doi norvegieni pînă la casa fierarului. La ferestrele casei nici o lumină; se aude chiar cum sforăie, și să-l strige nu pot, ca să nu trezească vecinii. Atunci, Ström-junior ia o pietricică și o aruncă îndemînat în geam. Aproape imediat fereastra se deschide și în cadrul ei apare silueta unui bărbat în cămașă de noapte. Fierarul se apleacă în afară, privește.

— Ah! Tu erai, Ström. Ce s-a întîmplat?

Cîteva minute după aceea, Björnöy lucra în atelier. Meșterul îi încredințase toate sculele lui și Björnöy se dovedi un om priceput. Fără să ridice o clipă capul, fără să respire, sfredelea găuri, nituia cu înversunare... În timpul acesta Larsen îi ceru lui Nils Ström să-i arate documentele micului

Vas pe care-l stăpinea, pentru a le compara cu cele ale lui *Arthur*.

Două ore mai târziu pistonul era gata pentru a fi montat la loc. În tot acest răstimp petrecut împreună cu fierarul și prăvăliașul, aceștia n-au pus nici o întrebare. Larsen și Björnöy le mulțumiră și porniră spre *Arthur*.

Simbătă 31 octombrie, orele 7 dimineața.

— Până la Trondheim va merge, dar nu se poate conta că va rezista și mai departe.

Björnöy a montat motorul la loc și l-a încercat.

Tăcuți, britanicii admiră excelenta organizare a norvegienilor.

— Cum ați reușit, în plină noapte, într-o țară necunoscută? se extaziază Billy.

Björnöy îl străpunge cu privirea.

— Țară necunoscută?... Dar este țara mea!

— Peste două ore plecăm mai departe, le-o retează Larsen. Să mergem la culcare.

Doi oameni stau de veghe. Larsen și Björnöy erau, probabil, de un calm ieșit din comun dacă au putut dormi după oboseala și surescitarea acestei zile, acestei nopți...

Se face ziuă... Pe micul dig câțiva norvegieni curioși se opresc să se uite la *Arthur*... E timpul să ridice ancora.

La orele 9 dimineața, *Arthur* se îndepărtează de Hestvick. Pe țarm, cei doi Ström fac echipajului un semn discret de rămas bun.

Cu viteză redusă, *Arthur* înaintează spre intrarea fiordului, care este, de fapt, un canal îngust între Bresktad și Agdenes. O briză ușoară încrețește fața de mătase a mării. Toți sînt la posturile lor: Larsen la timonă, lângă el Björnöy, mai de folos aici, în eventualitatea unor neplăceri cu germanii, decît lângă motor, pe care nu poate decît să stea să-l asculte. Motorul este lăsat în grija lui Ronald Strand. Kalve stă la provă. Britanicii s-au închis în compartimentul secret, de unde nu trebuie să iasă cu mitraliera decît dacă aud focuri de armă. Norvegienii, rămași din acest moment singurii stăpîni, au toți revolvere ascunse sub bluze... *Arthur* pătrunde într-o zonă supravegheată îndeaproape de germani. Vîntul încetează brusc. Marca, verde ca un brad, albul imaculat al creștelor, cerul albastru cenușiu, totul e numai calm și pace; doar „tac-tac-tac“-ul lui *Arthur* sparge liniștea. Un vas german de patrulare! Se îndreaptă

spre *Arthur*! Aruncînd o ultimă privire asupra punții, Larsen își mai repetă o dată că nimic nu poate da de bănuît că barca aceasta mare, ca alte sute care trec zilnic de-a lungul coastelor, ar transporta altceva decît turbă!

Orele 10.

Vasul german se încrucișează cu *Arthur*, îi despart o sută de metri. Sus, la comandă, un ofițer, pe punte cîțiva marinari care își văd de treburile lor. Se îndepărtează, urmînd îndeaproape siajul lui *Arthur*, care se clatină puțin. Larsen se întoarce, micul vas nu mai este decît un punct la orizont. În fața Agdenesului se află un cîmp de mine și Larsen, care știe de existența lui, îl ocolește, depășindu-l pe la nord (63°38' latitudine nordică, 9°45' longitudine estică). Acum *Arthur* pătrunde prin intrarea propriu-zisă a fiordului. Agdenes și fortăreața sa la sud, micul port Hasselvika la nord, între ele canalul, care se îngustează. Pretutindeni posturi de observație și baterii care pîndesc ascunse în scobiturile stîncilor. Șenalul continuă să se îngusteze și, în mijlocul lui, un trauler, armat cu un tun la provă, pare să-i aștepte! A sosit momentul critic.

Larsen îi spune lui Björnøy:

— Du-te, înștiințează-i pe englezi. Vom fi controlați. Tăcere absolută. Să fie pregătiți. Întoarce-te imediat.

În timp ce Björnøy se îndepărtează de timonerie, Larsen își pipăie bluza de marinar. Revolverul, încărcat, la locul lui, la subsuoară. Documentele de bord sînt aranjate într-o cutie pusă într-un vechi sertar, sub măsută. Larsen le scoate, dar Björnøy se întoarce îngrijorat.

— Briza a căzut complet. O să ne vadă dracului torpilele cînd *Arthur* o să se oprească.

Și arată spre apa fiordului, neclintită ca o oglindă. O oglindă transparentă. Orice soldat al Wehrmachtului poate descoperi de la 5 m torpilele ghidate amaratate sub cocă, dar e prea tîrziu ca să se încerce fie și cea mai simplă manevră. Nava de control germană se află înaintea lor, la 50, la 40 m...

— Ia timona, îi ordonă Larsen lui Björnøy, drept înainte.

Björnøy execută, cu cascheta pe o parte, cu mîna pe eche, privește prin fereastra timoneriei vasul german oprit.

20 m... 15 m... 10. La prova traulerului, care-l depășește pe *Arthur* în înălțime, un grup de tineri marinari privește curioși ambarcațiunea norvegiană gata să acosteze.

Pe mica punte de comandă, un locotenent imberb — comandantul — cu casceta lui mare trasă pe ceafă, pare a da ordine unui tânăr ofițer, bondoc.

— *Guten Morgen!* strigă Larsen ieșind din timonerie, ca și cum în fiecare dimineață ar trece pe acolo și ar saluta nava de gardă. În același timp duce mîna la caschetă, cu respect, dar fără urmă de rigiditate militară.

Deodată, Larsen și Björnøy zărese un tânăr militar german care privește cu atenție suprafața apei și ridică mîna. A văzut oare torpilele, va striga, va da alarma...? Dar, în aceeași clipă, de la prova lui *Arthur Johannes Kalve* aruncă parîma. Ea se desfășoară în aer între cele două vase și cade cu precizie, dar absolut din întîmplare, pe umerii tinărului marinăr. Cu o mișcare rapidă, marinărul o dă la o parte, în timp ce un altul ia parîma și o amarează la o babă a vasului de patrulă. Parîma se întinde, se produce un șoc. *Arthur* acostează.

Cu un zîmbet în colțul gurii, Larsen se uită la Björnøy. Nu vor afla niciodată dacă marinărul german a văzut sau nu torpila⁶!

Locotenentul german a și sărit pe puntea lui *Arthur*. E plin de importanța, de autoritatea lui. Sub braț ține o servietă din imitație de piele.

— *Papiere!*

Larsen, care i-a ieșit în întîmpinare germanului, îi întinde documentele. Se așteaptă să-l vadă pe ofițer aruncîndu-și ochii asupra semnăturilor, cuprinzînd cu o privire puntea navei și spunînd: „E în regulă... Dați-i drumul!“ Nu, ofițerul, foarte „oficial“, nu ia documentele din mîna lui Larsen, trece prin fața lui Björnøy și coboară prin tambuchi în com-

⁶ Povestea aceasta a mai fost relatată, în diferite variante. Warren și Benson în *Above the waves*, Frithjof Saelen în *Sjellands Larsen* afirmă că *Johannes Kalve* a aruncat parîma cu scopul vădit de a-i face ridicol pe tinărul german care, furios, în mijlocul risetelor camarazilor săi, a coborît numaidecît înăuntrul vasului.

David Howarth, în *The Shetland Bus*, trece, prudent, sub tăcere acest incident.

Cunoscîndu-i pe germani — nu era posibil ca un ofițer să îngăduie unui amărît de pescar norvegian să-și bată astfel joc de un membru al echipajului său — și, fiind informați că acest *Kalve*, un marinăr destoinic, nu era alt decît de ager la mînte ca să aibă o asemenea reacție, l-am întrebat chiar pe Larsen: „*Kalve* n-a făcut-o intenționat, nu, mi-a spus el. A aruncat parîma și, din întîmplare — survin uneori asemenea situații —, aceasta s-a încolăcit în jurul gîtului tinărului german. Comandantul său nu putea să se simtă vexat“.

partimentul din spate. Larsen îl urmează. Ofițerul se așază pe o bancă, în fața mesei pe care mănincă echipajul, deschide servieta și scoate niște hirtii. Larsen, în picioare, îi întinde documentele lui *Arthur*.

Tahticos, ofițerul le ia, le înșiră pe masă și, încet, le cercetează unul câte unul, rind pe rind.

În spatele lui, Larsen așteaptă cu sufletul la gură.

Din cînd în cînd germanul compară o semnătură cu una din propriile lui documente. Citește chiar cu jumătate de glas, ca și cum i-ar face plăcere să prelungească formalitățile de control.

— Prezențați-mi conosamentele livrărilor precedente..., *ausweis*-ul special pentru trecere.

Tonul este autoritar.

Larsen are toate aceste documente, inclusiv autorizația.

— Poftim!

— *Gut?*

Chipul ofițerului pare a se destinde.

„Numai de nu s-ar îngrijora, acolo sus, băieții mei și n-ar face vreo prostie“, se gîndește Larsen.

— După cîte văd, dumneavoastră veniți de la Kristiansund, spune pe neașteptate germanul. Îl cunoașteți pe prietenul meu, locotenentul Ormann, căpitanul portului?

— Cum să nu, îl cunosc pe locotenentul Ormann, un om minunat.

— Sîntem născuți în același oraș, am fost colegi de școală. ...Și iată cît de ciudată este întîmplarea în război: amîndoi am făcut parte din rezerva marinei de război, am fost trimiși în aceeași regiune.

— Da, la mai puțin de 50 de mile unul de celălalt, continuă Larsen, care intră în joc... căpitanul de port Ormann este foarte bun cu pescarii din Kristiansund... Pentru noi, norvegienii, viața e grea... Aprovizionarea nu se poate face și nu te poți hrăni numai cu pește.

— E vina englezilor. Noi vă ocrotim împotriva unei debarcări a trupelor lor. Prima dată, din fericire, le-am aruncat în mare, împreună cu cele franceze. Dacă vor mai încerca... Ei nu știu ce-i așteaptă aici... Mie, bineînțeles, nu-mi place războiul, dar englezii ne-au obligat să-l facem... nu este așa? La fel cu spațiul nostru vital... 90 000 000 de germani...

Conversația se prelungi mult pe această temă. Larsen răspundea prin câteva cuvinte, cînd într-o germană stîlcită, cînd în norvegiană... Aproba... Ce alta să facă?

În sfîrșit, cu un zîmbet larg, germanul scoase din servietă un imprimat, pe care-l completă sirguincios: numele vasului — tonajul — lungimea — lățimea — încărcătura — numărul de conosament — numele și prenumele proprietarului — portul de destinație.

— Iată *ausweis*-ul, spuse, după ce semnă hîrtia. Îl predați la sosire căpitanului portului Trondheim. Și el îmi este prieten. Vă va facilita cursa următoare. La revedere.

Examinarea a durat pe puțin un sfert de oră. În timonerie Björnøy stătea de vorbă cu Kalve, continuînd să-l mențină pe *Arthur* acostat de vasul de gardă.

— Durează mult, acolo jos.

— Da, durează... mă duc să văd...

— Nu... Nu te mișca.

— Atenție, iată-i...

Ofițerul german își reluase aerul arogant.

— Acolo înăuntru e turbă; desfă un sac, spune el.

Larsen scoate un cuțit, un cuțit norvegian, și face o creștătură în sac. Cîteva bucăți de turbă cad pe punte.

— Mai desfac unul?

— Nu... ajunge.

Germanul aruncă o privire în compartimentul motorului, în camera de navigație; apoi, dintr-o săritură, se întoarce pe vas. Cu un gest condescendent face un semn care înseamnă: „E în regulă, puteți pleca“.

Larsen salută și se întoarce la timonă, în timp ce Björnøy se duce la motorul lui și-l pune în mișcare. Elicea bate apă, o tulbură, acum nu se mai pot vedea torpilele. Marea e calmă, timpul foarte frumos. S-ar părea că nimic nu-l va mai putea opri acum pe *Arthur* în drumul lui spre *Tirpitz*.

— Du-te și anunță-i pe englezi, ordonă Larsen lui Kalve, că pot să iasă din „cabina“ lor, dar să nu se urce pe punte... să fie gata să între înapoi la cea mai mică alarmă. Spune-le că totul este în regulă.

O clipă mai tîrziu, Larsen putea să-i audă glasul lui Billy cu accentul lui cockney⁸, risetele celorlalți... Gura cea mare a căpitanului se destinse puțin într-un zîmbet amuzat... Motorul mergea bine... Înainteau normal. Nori albi se îngră-

⁸ Jargon caracteristic locuitorilor din periferia londoneză East-End.
— *Nota trad.*

mădeau fugărindu-se pe cer și *Arthur* era zguduit de hulă. Vântul bătea de la nord-est.

Pentru a se feri de vînt, Larsen o luă de-a lungul malului nordic al fiordului.

Circulația este intensă în ambele sensuri; bărci de pescuit, cargouri. La scurt timp după ce a depășit Strörrén, un distrugător german, navigînd cu mare viteză, trece atît de aproape de *Arthur*, încît multă vreme după aceea cutterul continuă să fie puternic zgîlțit de valuri. Englezii, veniți pentru o clipă pe punte, abia mai au timp să se refugieze în camera de navigație. Larsen reduce imediat viteza pentru a nu avaria torpilele ghidate.

Pe la orele 7 seara, Larsen îngădui britanicilor să iasă definitiv din celula lor. Noaptea era pe aproape, o noapte fără lună. Aceste ultime ore înainte de atac li se par nesfîrșite. Brewster, poate din dorința de a da oamenilor o ocupație, îi pune pe toți să-și repete rolul.

Între Hangan și Rokke este un baraj de plase... „Vom trece fără nici o greutate“, spune Larsen.

Orele 17,45.

Arthur depășește baliza de la Rodberget (63°29' latitudine nordică, 10°44' longitudine estică), care își aprinsese lumina. Se lasă noaptea. La babord se văd luminile de la Statsbygd. La tribord abia se distinge Trondheim, la 20'. Fiordul, care arată acum ca un cîrnat lung dintr-o bășică de bou, ușor gîtuită la mijloc, face o curbă spre nord. În momentul în care se pornește o briză ușoară, Larsen modifică direcția.

— Iată Trondheim, îi spune Larsen lui Brewster, pe tonul unui ghid bucuros să conducă un străin care-i vizitează țara. În lumina amurgului, orașul așezat pe țărm, cele două fleșe cenușii ale catedralei și colinele din jur nu se văd prea bine.

Una după alta, pe cartiere, se aprind luminile orașului.

— Aici nu este *black-out*⁹, constată Brewster.

— În principiu este, dar pînă acum germanii s-au arătat îngăduitori în această privință.

Conversația încetează. Fiecare învîrtitură de elice, fiecare „tac-tac“ pe care-l scoate țeava de eșapament îi apropie de *Tirpitz*... Curînd vor putea vedea silueta lui lungă și înaltă, în tonuri de cenușiu, alipită de peretele

⁹ Camuflaj. — *Nota trad.*

de piatră al colinei. Încă cincisprezece mile, nu mai mult. Ora, clipa atacului se apropie.

Locotenentul se uită la Larsen, îi zîmbește. Norvegianul răspunde printr-un semn imperceptibil al capului.

— Dați-i drumul, le spune Brewster lui Craig și Bob Evans.

Urmați de Tebb și Causer, cei doi bărbați coboară în interiorul navei... Trebuie să-și pună costumele de scafandru.

Suflă un vînt ușor de la est—nord—est, hula crește.

La tribord, luminile orașului Trondheim se oglindesc tremurate în apele fiordului.

Brewster începe să se impacienteze. I se pare că echiparea lui Craig și Evans durează prea mult. Coboară și el, urmat de Brown. Încăperea este prea mică, nu au loc să se îmbrace toți în același timp. Din fericire, Craig și Evans sînt gata. Nu mai rămîne decît să li se fixeze la costumul de scafandru butelia de oxigen. Brewster se așază pe o ladă și începe să-și pună partea de jos a costumului. Deodată, o zdruncinătură puternică îl face să-și piardă echilibrul, cît p-aci să-l răstoarne.

— Noapte fără lună, puțină hulă. Condițiile de atac sînt ideale, spune el pentru a se liniști.

Deasupra lor, în camera de navigație, Larsen observă neliniștit valurile, din ce în ce mai mari, care asaltează vasul. Sub loviturile lor, mica ambarcațiune tanghează. Vîntul puternic care gonește la suprafața apei anunță vreme proastă. „Curînd *Tirpitz*-ul va începe să se zărească, chiar dacă nu va fi la o bătaie de pușcă, și peste englezii mei nu știu ce boală a dat, ca să nu mai punem la socoteală cît de greu este să-i lansăm la apă în plină noapte“, gîndește norvegianul.

Deodată, un val uriaș ridică prova lui *Arthur* și nici n-apucă vasul să-și reia poziția că e lovit de un al doilea, tot atît de puternic, dacă nu chiar mai puternic. Motorul merge alandala.

— Micsorează viteza, îi strigă Larsen lui Björnøy, continuînd să manevreze.

Are impresia că torpila și-a rupt amarajul, că elicea s-a izbit de ceva.

Larsen bandează mult cîrma... o torpilă pierdută, poate amîndouă. Căpitanul își cunoaște bine vasul și își dă seama de cea mai mică anomalie în comportarea lui, o ghicește, o simte, o aude. Acum *Arthur* este pe creasta unui val și,

sub cocă, cablurile de remorcare atîrnă slăbite... Este limpede că la capătul lor nu mai e nimic.

— Torpilele!

Strigătul e al lui Brewster, care a apărut pe punte, echipat pe jumătate. Larsen, care a încetinit motorul, nu răspunde.

O clipă mai tîrziu, în afară de Kalve, rămas lângă motor, toți s-au adunat, înghesuiți, în minuscula cameră de navigație. La început multă vreme nici unul n-a rupt tăcerea, împietriți pareă în fața realității.

— Poate că una din torpile a mai rămas, spune Larsen, fără să pară nici el convins. Un scufundător va cobori de îndată ce vom găsi un loc mai liniștit.

— Tu, Evans, spune Brewster. Tu ești echipat.

Se uită, doborîți, unul la altul. Oamenii aceștia sînt marinari, gata să îndure toate toanele mării, orice, dar asta nu. Nu!

Toată truda, toate pregătirile, toate antrenamentele, riscurile, toate aceste cheltuieli chiar, traversarea Mării Norvegiei pe o vreme mizerabilă, repararea motorului, vasul de control cu ofițerul iscoditor, chițibușar, toate astea au fost degeaba! *Arthur* nu mai este decît o barcă amărită, cu un motor care merge prost, cu documente false, înconjurat de dușmani. Cei zece oameni sînt toți întreaga povară a desperării lor. Sînt atît de copleșiți, încît nu se aude nici o înjurătură, nici un blestem. Ce-i de făcut?

— Dacă nu găsim nimic, spune în cele din urmă Brewster, trebuie să debarcăm în apropiere de *Makin*, unde ne așteaptă norvegienii cu mașinile.

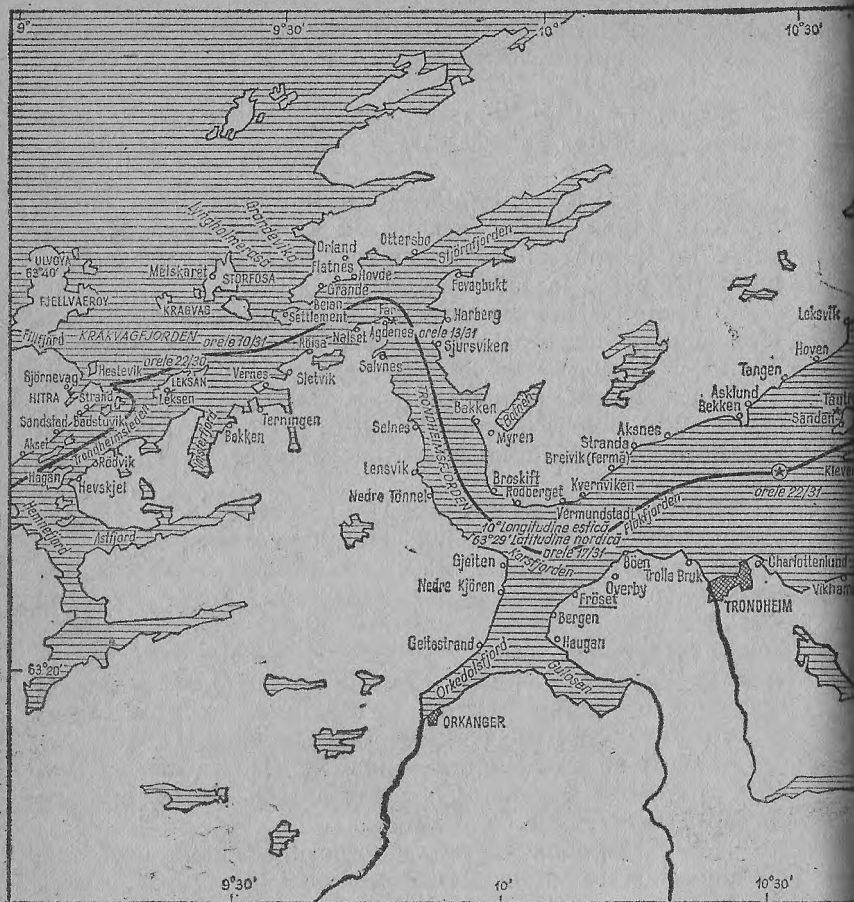
— Nu, răspunde Larsen, e imposibil, marea este prea furtunoasă și nu putem acosta acolo cu o bărcuță de salvare. Nu încăpem zece deodată, și nu-i chip să facem două curse.

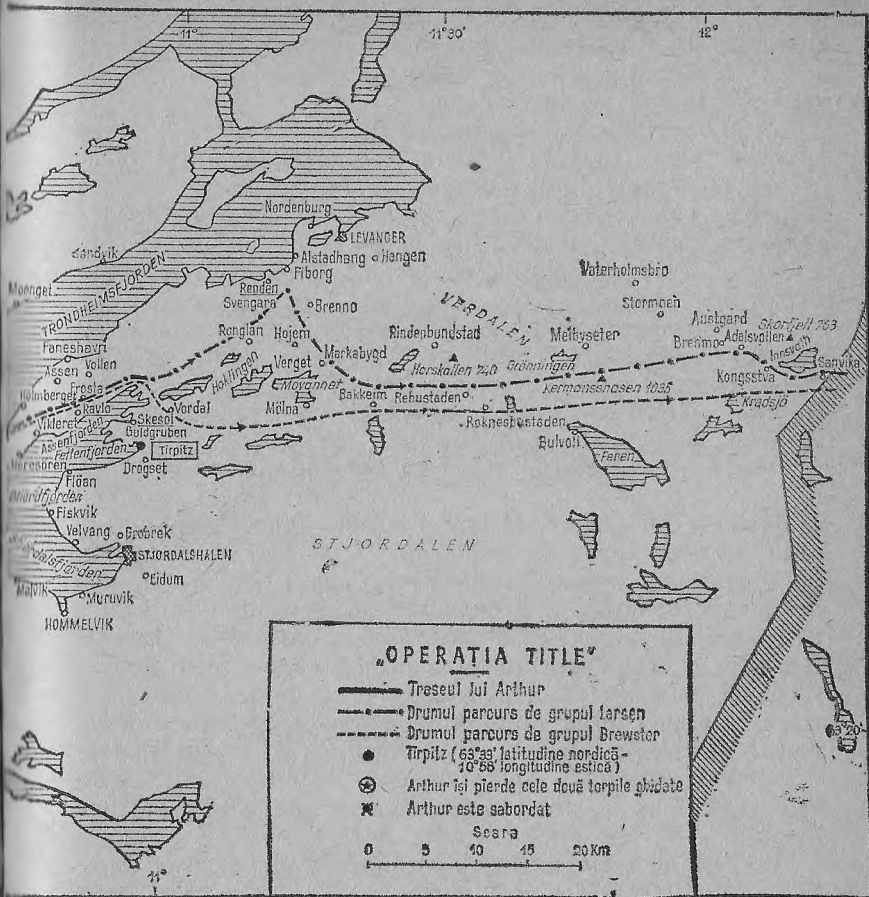
Și, cum se lasă o tăcere apăsătoare, care se prelungește, Larsen continuă:

— Timpul se va îndrepta. Asta se poate întîmpla foarte curînd, dar nu putem rămîne aici în plină zi. Se presupune că ar fi trebuit să descărcăm turba la *Trondheim*, pe care l-am depășit de mult. Trebuie să-l sabordăm pe *Arthur*. Spre *Frostra* vom fi mai la adăpost.

— Dacă am face calea întoarsă... *Jerrii*¹⁰ încă n-au dat alarma, spune *Billy*, așa cum aruncă cineva un colac de salvare, deși știe că e inutil.

¹⁰ Poreclă dată germanilor. — *Nota trad.*





— Este imposibil să trecem a doua oară pe la controlul de la Agdenes, n-avem documente... și, apoi, turba pe care n-am descărcat-o.

— O putem arunca în mare!

— Motorul nu va rezista, o tăie scurt Björnøy. Nu e nimic de făcut. Încă 10, 20 de mile, și va fi mort, terminat.

— Ai dreptate, Larsen. Fiindcă în nici un caz nu ne putem întoarce, conchise Brewster, *Arthur* trebuie sabotat în apropierea coastei, într-un loc pustiu, dar nu adine. Ei nu trebuie să găsească vasul, ca să nu bănuiască ce țeluri urmărim.

— Vom merge încet pînă la insula Tautra, îi lămurii Larsen. Acolo, între insulă și Frostaland vom scufunda vasul; curenții, vîntul de nord-est îl vor devia spre mijlocul fiordului... În cîteva drumuri cu bărcuța de salvare vom ajunge la țărm, și de acolo în Suedia.

Toată lumea este de acord cu Larsen; nici nu se putea altfel.

O clipă mai tîrziu, *Arthur* își relua drumul. Unul cîte unul, sacii cu turbă au fost aruncați în mare. Astfel încît, dacă germanii aveau să descopere epava, nu vor putea deduce pe loc nimic. Și această ultimă corvoadă îi împiedică pe oameni să se gîndească prea mult la durerea lor. În cală Brewster și Kalve pregăteau sacii cu alimente ce urmau să fie luați pe drum. Din păcate, la bord nu se aflau decît trei ranițe, pe care le umplură. Apoi verificară buna funcționare a armelor și luară cu ei muniții. Cu părere de rău renunțară la haine, la aparatele de scufundare, la mitralieră, acum inutilă, fiind prea bătătoare la ochi pentru a fi luată.

Cu luminile stinse, *Arthur* se apropia de țărmul Frostalandului. Motorul a fost oprit.

— Brewster, este momentul ca Evans să se scufunde, spuse Larsen.

Arthur se găsea în apele liniștite dintre insula Tautra și coastă, în fața punctului Melhus. Bob Evans, în echipament de scafandru, dispăru sub apă. Cu ajutorul unei lămpi electrice reuși să constate cauzele eșecului. Inelele fixate de conurile explozive nu rezistaseră; continuau să atîrne, rupte, la lanțurile lor; buloanele fixate de chilă erau în perfectă stare.

În acest timp barca de legătură dintre ambarcațiune și chei a fost lăsată la apă, iar Kalve, instalat la rame, i-a

dus pe Björnøy, Strand, Causer și Brown la țărm. De îndată ce Kalve s-a întors cu barca — pe jumătate plină cu apă din cauza acostării defectuoase —, alăturind-o la bordul vasului, Larsen a repus motorul în funcțiune, îndepărtându-l încet pe *Arthur* de țărm... Au fost ultimele clipe ale micului și viteazului vas.

Oare gindul căpitanului să se fi dus o clipă spre ziua în care l-a „furat“ dintr-un port norvegian, cu complicitatea tatălui lui Björnøy? Nu se știe. Avea, fără îndoială, mult de lucru cu deschiderea celor două valve. În fundul calei apa gilgia, urcînd repede în camera motorului. Trebuia să plece, să-l abandoneze pe *Arthur*¹¹.

Luă cu sine documentele de bord. *Arthur* se scufundă la o jumătate de milă de coastă. Kalve aștepta în barcă. Larsen, Bob Evans, Craig, Billy se îmbarcă. Barca făcu ultima cursă. Unul cite unul săriră pe uscat. Era miezul nopții.

¹¹ *Arthur* n-a fost tirat de curent spre mijlocul fiordului. Catargul său depășind apa, vasul a fost găsit de germani, care l-au scos și, după ce l-au reparat, l-au folosit în fiordul Trondheim. Deși nu și-au dat de la început seama, în mod precis, că fusese destinat să scufunde *Tirpitz*-ul, au avut unele bănuieli chiar înainte de a afla acest lucru, o lună mai târziu, așa cum se va vedea. La sfîrșitul războiului, *Arthur* a fost recuperat de norvegieni, care ulterior l-au restituit primului lui proprietar.

CAPITOLUL AL XI-LEA

SPRE SUEZIA

Pe țărm, cei zece oameni, înmărmuriți, îl urmăreau cu privirile pe *Arthur*, care se scufunda încet. Nu simțeau încă frigul, deși britanicii nu aveau pe ei decât bluzoanele de uniformă, iar norvegienii niște veste amărâte.

Larsen își dădu seama că spectacolul acesta nu era de natură să le ridice moralul. „La drum!“ Mica barcă de legătură trasă pe uscat era ultimul vestigiu al lui *Arthur*. Îi mai aruncară o privire și își puseră sacii pe umeri. Larsen mergea în frunte, urmat de Brewster. Se gîndea la norvegienii pe care avea să-i întâlnească. Nu-și vor da imediat seama că sînt niște fugari? Pericolul acesta nu-i pîndea încă. În spatele perdelelor trase ale celor citorva case din apropiere, oamenii dormeau. Nu se zărea nici cea mai mică lumină. Wehrmacht-ul ocupa numeroase ferme. Posturi de supraveghere, mici cazemate erau implantate pe faleză, la încrucișarea drumurilor. *Tirpitz* și alte cuirasate stăteau ancorate la o distanță de cîțiva kilometri și desigur că paza zonei a fost întărită.

Ocoliră o fermă mare, cufundată în tăcere; nu se auzea nici măcar un lătrat. Nimic nu tulbura liniștea, în afară de zgomotul făcut de pașii lor pe solul pietros. O pădure se întindea mai sus de fermă. Se afundară în ea, avînd impresia

că aici sînt mai în siguranță. Pînă atunci, ocupați cum au fost cu sabordarea vasului, n-au avut timp să se gîndească prea mult la ghinionul lor. Acum, în timp ce mărșăluiau, fără să schimbe o vorbă, reflectau la eșecul lor... Englezii se îndoiau că vor ajunge vreodată în Suedia, și se întrebau de ce norvegienii din Rezistență, organizația subterană, n-au asigurat aici prezența citorva oameni care să-i primească și să-i îndrume... De la Hestvick nu mai dormiseră și proasta dispoziție le era sporită de povara oboselii și a emoțiilor acumulate. Tăcuți, înaintau în întuneric, alunecînd pe cîte un bolovan, pe stratul de frunze veștede, zgîriindu-se de mărăcini, de tufele de iarbă neagră, poticnindu-se de bușteni și de rădăcinile ieșite la suprafață.

O lumină palidă învăluia cerul; fără ca ei să bage de seamă, zorile împurpuraseră vîrfurile brazilor, ramurile din care curgea rășina, scoarța copacilor umedă de peste noapte, mușchiul spongios. Se aflau, probabil, la o altitudine de 200 m deasupra fiordului. În luminișuri se vedeau pete mari de zăpadă subțiată.

— Să ne oprim o clipă în tufișul ăsta, spuse Larsen, rupînd tăcerea.

Cuvintele acestea, ziua care se iveră îi mai îmbărbătară puțin.

— Aici nu ne poate vedea nimeni. Să mîncăm niște biscuiți.

— Ce-ar fi să facem un foc de lemne, propuse Björnöy.

— Nu. Riscăm să fim reperați... Nu încă.

Au deschis o cutie cu biscuiți și cei zece oameni, așezați în cerc, începură să ronțăie.

— Sîntem prea obosiți ca să pornim acum mai departe. Trebuie să dormim, spuse Larsen, care luase comanda. Fiecare dintre noi va sta de veghe cîte o jumătate de oră. Ceilalți vor dormi. Trebuie... Prima gardă o voi face eu.

Zîmbea, dracul ăsta de om.

— La amiază ridicăm ancora, adăugă el.

Viitorul apărea în culori mai puțin sumbre. Au adormit pe pămîntul gol, strînși unul lîngă altul. Schimbul nu se făcea după reguli fixe. Din cînd în cînd, cîte doi dintre ei, în picioare, făceau cîțiva pași. Tăcerea era ruptă de o viață ascunsă, nevăzută: o pasăre așezată pe o creangă își lua deodată zborul cu un filfiit de aripă, lăsînd să cadă o pulbere de zăpadă; un animal pitit într-un tufiș se mișca.

Cu puțin înainte de amiază s-u trezit, și-au întins oasele și s-au freat pe față cu zăpadă. Așezați mai la o parte,

Larsen și Brewster, aplecați deasupra unei mici hărți a regiunii, stabileau cu aproximație poziția, cu ajutorul unei busole. Se aflau pe înălțimile peninsulei Frosta. Jos, pe țărmul peninsulei, drumul urma sinuozitățile fiordului. Pe celălalt versant, la picioarele unei faleze abrupte, la mai puțin de un kilometru în linie dreaptă, era amarat *Tirpitz*-ul. Trebuiau să ajungă în Suedia, în apropierea orașelului de graniță Sandvika, după ce vor fi străbătut podișul înalt de 1000 m, mărginit de văile Verdal și Styördal. „Nu este prea înalt, explică Larsen. Dar pe platou bate adeseori un vânt dinspre nord, însoțit de căderi mari de zăpadă. Avem de străbătut 70 km... cu ocolurile, o sută. Nu-i un lucru chiar atât de greu... La drum“.

În șir indian, șerpuind pe poteci, ocolind casele și fermele, mergeau de două ore. Imaginile încremenite ale copacilor și stîncilor se oglindeau într-un lac. Kalve, care se îndepărtase puțin, strigă deodată: „Veniți... veniți să vedeți...“

De pe promontoriu, printr-o deschidere, au privit în jos, la apele întunecate, tivite cu spumă albă, ale fiordului. Ca un animal care vrea să se facă una cu pămîntul, să se apere prin mimetism, un cuirasat avînd culoarea stîncii, a copacilor și a zăpezii se afla tupilat acolo.

— *Scharnhorst*-ul camuflat, spuse Brewster. *Tirpitz*-ul se află la dreapta, ascuns privirilor noastre, dar este acolo...

Priveau în tăcere. Acum distingeau mai bine turelele acoperite cu o prelată vopsită în cenușiu și verde, barajele de plase, siajele în formă de V lăsate de vedetele minuscule. Toți aveau același gînd amar; nici unul nu-i dădu glas.

— Sîntem într-o regiune populată. Zeeoamenii e prea mult, spuse în cele din urmă Larsen. Mai bine să ne despărțim în două grupe de cîte cinci... Îi iau cu mine pe Billy, Craig, Bob Evans și Kalve... Dumneata, Brewster, ia conducerea celei de-a doua grupe, cu Björnöy ca ajutor, și cu Strand, Causer și Brown. O vom lua spre răsărit, mergînd paralel cu șoseaua, pe poteci sau prin păduri, după împrejurări, pînă la Markabygd. După aceea, locurile sînt mai pustii, poteci de munte și platoul acoperit cu zăpadă.

Își împărțiră hrana și munițiile. Doar englezii purtau peste bluzoane hainele cu glugă albastre ale echipajelor de pe submarine. În calitatea lor de combatanți din rîndul forțelor armate, chiar dacă ar fi fost luați prizonieri, n-aveau de ce să se teamă. Norvegienii, îmbrăcați ca niște pescari, ar

fi fost considerați partizani și împușcați... Toți zece erau înarmați, fiecare avînd un pistol.

În primele ore ale după-amiezii de 1 noiembrie 1942, cele două grupe s-au despărțit.

În aceeași duminică, o duminică cu un ger uscat, comandantul Topp a dispus înălțarea pavilionului la orele 8 dimineața. A fost oficiată slujba religioasă. Îndată după aceea, un grup de marinari în permisie au coborît pe uscat, alții preferînd să se deplaseze cu vedetele la Tipitö. Ziua aceasta de duminică avea să se scurgă în liniște, fără ca cel mai mic incident s-o tulbure.

Aceeași situație era și la bordul lui *Scharnhorst*, ancorat la cîteva sute de metri de cealaltă parte a fiordului.

La 15 km de acolo, puțin după satul Vikkamar, patru oameni stăteau pe o pajiște ce cobora în pantă lină pînă la țărnișă și nu-și luau ochii de la apa care se întindea în fața lor. Ai fi zis că sînt niște muncitori care, după o săptămînă de trudă, se destindeau pe malul fiordului. Din cînd în cînd ciuleau urechile, crezînd că aud zgomotul unei explozii surde venind dinspre fiordul Faetten, altă dată li se părea că văd o coloană de fum care se înalță în spatele insulei Soltoya. Dar nu se întîmpla nimic. Își împărtășeau în șoaptă îngrijorarea: „Au dat greș... ar fi trebuit să fie aici“. Tăcere îndelungă. Vedetele germane cu marinari în permisie se deplasau spre Soltoya. Timpul trecea și nu se putea vedea nici o băreută supraincercată cu oameni venind spre ei. Nici o explozie..., nici o coloană de fum... Nimic!

La amiază se ridicară în tăcere, urcără pînă la o fermă și intrară în curte. Acolo descărcară baloturile cu fin presat, legate pe platformele a două camioane cu gazogen. Înainte de a părăsi Ekkamar nu s-au putut opri să nu arunce o privire spre țărnișă, spre apele fiordului.

— Au dat greș, repetă unul din bărbați în timp ce se urca în camion. Numai să nu-l fi reținut pe *Arthur* la controlul de la Agdenes... în cazul ăsta...

Cu puțin înainte de Trondheim, cei patru bărbați din rețeaua Lark coborîră din camioane și fiecare se întoarse la el acasă.

Pe măsură ce înaintau pe drumul care șerpuia peste cîmpii, pășuni și păduri, casele se răreau. Larsen și Kalve

mergeau în frunte. La câteva sute de metri în urma lor veneau englezii. La un semn al norvegienilor ar fi avut timpul să părăsească șoseaua și să se ascundă în șanțurile laterale. Dacă s-ar fi întâlnit cu vreun trecător și le-ar fi pus vreo întrebare, Larsen și Kalve ar fi putut schimba cu ei câteva cuvinte în norvegiană.

Trecuseră mai multe ore de când pierduseră din ochi grupul lui Brewster și Björnøy. Larsen mergea cu pas întins pe drumul străjuit de o pădure de mesteceni în care se vedeau, acoperind întinderi mari, stînci ruginii îmbrăcate ici-colo cu un mușchi des. Prin ripi mai dăinuia zăpada căzută cu câteva zile înainte. Trecură pe marginea unui lac montan. N-aveau nici timp, nici chef să admire frumusețea locurilor, gama infinită a nuanțelor de verde. Pe stînci, cîțiva pescăruși veniți din fiord stăteau neclintîți, ca împietriți. La apropierea lor, își luară brusc zborul cu strigăte ascuțite și tinguitoare.

Pe la orele 7 seara, Larsen și Kalve, mereu în frunte, au luat-o pe un drumeag care trecea, la o anumită înălțime, paralel cu șoseaua. Uitîndu-se în jos, au văzut luminile primelor case din Ronglan. Era prea multă lume — și poate și soldați germani pe străzi — pentru a risca să traverseze orașul. Pe de altă parte, întrucît oboseala se făcea simțită, Larsen hotărî să se oprească.

— O să încercăm să ne găsim un refugiu înainte de Ronglan, le spuse el englezilor, care îl ajunseseră din urmă, vreun hambar... uite asta.

Și arătă spre un fel de hambar construit pe panta pietroasă. Pentru a ajunge însă la el, dacă nu voiau să facă un ocol foarte mare, trebuiau să treacă prin fața casei fermierului. Se înnoptase și era tocmai ora la care norvegienii se adună în jurul mesei pentru a minca niște tartine și a bea cîni mari cu cafea — cafeaua fiind înlocuită acum cu orz prăjit. Deși nici o rază de lumină nu se strecura prin perdelele trase și nu se auzea nici un zgomot, și-au dat seama, datorită mirosului de lemn ars, că înăuntru sînt oameni. Trecură unul cite unul prin fața ușii închise... Deodată un trosnet scurt rupse tăcerea. Evans călcase pe o creangă căzută. Se opriră, ușa se deschise și silueta unui bărbat, aureolată de o lumină difuză, se profilă în cadrul ei.

— Cine-i acolo?

Ar fi putut să fugă, să se piardă în noapte. Dar erau prea obosiți și, fără să-și dea bine seama, căldura acestui cămin, mirosul plăcut de rușe spălate îi atrăgea. Riscul de

a nimeri peste un quisling era minim și, dealtfel, era prea târziu ca să mai dea înapoi.

— Vă rugăm să ne lăsați să înnoptăm în șura dumneavoastră, spuse Larsen. Nu vă vom pricinui nici o pagubă. În zori plecăm.

— Intrați, răspunse simplu fermierul.

Abia așteptau această invitație.

O oră mai târziu, încăperea cea mare, care servea și de sufragerie și de bucătărie, răsună de risete.

În dialectul său londonez, Billy mima atacul unei poziții germane de către un avion englez, un Spitfire, pilotat de Evans și avîndu-l pe el ca mitralior: „Zburam la firul ierbii. Jerrii fugeau ca niște iepuri de casă. Am dat drumul unei benzi întregi de cartușe. Hopa! Am luat din nou înălțime și am picat din nou peste nemți. Acum nu mai fugeau ca niște iepuri de casă, ci ca niște iepuri nedomesticitiți... Și zin... zin... zin... Hopa! Din păcate, o aripă a Spitfire-ului nostru, care coborise prea jos, s-a agățat într-o ramură de copac... Trosel! Ne-am trezit singuri într-o pădure... Din fericire, doi norvegieni curajoși, care se află de față, și dintre care unul știa puțin englezește — arată spre Larsen — ne-au venit în ajutor, slujindu-ne drept călăuze“. Billy, cu mimica lui, avea atîta haz, încît, deși nu înțelegeau ce spune, norvegienii deduceau și se prăpădeau de rîs. Britanicii se stăpîneau să nu izbucnească în hohote, ca să nu strice tot efectul.

Seara s-a prelungit foarte târziu. Gospodina și-a terminat spălatul cu ei de față. Bunicul fuma, savurînd tutunul Navy Cut, pe care i-l oferise Billy pentru a înlocui paiele pe care tocmai le toca la sosirea lor. Mirosul de miere al tutunului amestecat cu cel al ciocolatei englezești, care se topea într-o cratiță pe mașina de gătit încinsă la roșu, crea o atmosferă de familie în încăperea afumată și caldă. Englezii admirau podelele bine frecate, ca puntea unei nave, lemnul lăcuit, șervețelele brodate, ordinea și curățenia specifice unei locuințe norvegiene, în care pătrundeau pentru prima oară.

Fermierul, mîndru că adăpostește aviatori englezi, le dădu informații minuțioase cu privire la potecile de munte pe care e bine să le urmeze pe o distanță de treizeci de kilometri. Tot vorbind și mîncînd, timpul trecea. Pe la miezul nopții, fugarii, obosiți, și-au luat rămas bun și le-au mulțumit înainte de a se duce să se culce pe o saltea de fin bine uscat în grajdul gol.

A doua zi dimineața pe la orele 6 au plecat fără să-și mai trezească gazda din ajun. Era frig și s-au așternut temeinic la drum. Luind-o pe o potecă, pe la prinz au ajuns la răspîntia de la Skogn. Calea ferată și șoseaua duceau mai departe spre Lavanger, în timp ce ei trebuiau s-o urce pieptiș spre răsărit și să intre într-o zonă muntoasă, mai pustie, mai sălbatică.

Înainte de a o înfrunta, Larsen hotări să facă o haltă mare, să se odihnească pînă seara. În apropiere se afla un codru des, întunecat. Se instalară sub brazi, numai unul rămase de strajă, cu pistolul încăreat la îndemînă. Au aprins un foc mic, au făcut puțină mișcare ca să-și dezmoștească picioarele, au mîncat, au dormit și au jucat chiar și un pocher... Nu mai simțeau nici un fel de oboseală, nici o neliniște. Nici măcar la *Arthur* sau la *Tirpitz* nu se mai gîndeau... La căderea nopții au plecat mai departe. Au ocolit pe la nord micul oraș Markabygd, ale cărui căsuțe de lemn cu fumul ieșind din coșuri le-au văzut de departe.

De îmbrăcăminte, în afară de ciorapi, n-aveau nimic de schimb și începură să simtă umiditatea și frigul. Englezilor, nu prea obișnuiți cu mersul pe jos, le venea greu. În cizmele de marinar, nepotrivite pentru acest marș pe un teren atît de dificil, picioarele li se umflau. Nimeni nu o mărturisea, nimeni nu se plîngea, mergeau mai departe, pășind încet. Cînd observă acest lucru, Larsen ordonă: „Ne oprim... E mai bine să ne cruțăm forțele, să nu ne grăbim, ca să putem face față unei eventuale întîlniri nedorite... Scoateți-vă cizmele și frecați-vă picioarele“. Și, pentru a le da exemplu, își descălță ghetele.

Din locul în care se aflau, puteau vedea un cîmp întins acoperit de zăpadă, care cobora pînă la Markabygd. Zăpada era brăzdată, amintind de valurile Mării Nordului în timp de iarnă. În fața primelor case se vedeau dire negre care se întretaiau. Urmele acestea de sănii, de viață erau indiciul unei mari aglomerații. Poate că se aflau pe acolo germani. După ce s-au încălțat la loc, nu fără eforturi și strîmbături, au pornit mai departe. Acum nu mai erau decît cărări proaste, care adeseori se pierdeau în zăpadă. Se aflau la înălțime, pe podișul pustiu, bățut de vînturi, înghețat. Vîntul sufla, stirnind virtejuri de zăpadă, care le biciuiau obrajii cu mii de ace de gheață. Orbiți, se afundau pînă la genunchi în zăpada afînată. Din fericire, după o jumătate de oră, Larsen văzu ridicîndu-se fum de la o fermă izolată, aflată la cîteva sute de metri.

Fără o vorbă, le arată refugiul. Le-au trebuit două ore ca să ajungă pînă acolo. Cînd s-au aflat în fața porții, fără să stea pe gînduri, Larsen a bătut. După obiceiul norvegienilor, fermierul i-a primit, le-a oferit tot ce avea, a încălzit chiar vase mari cu apă în care să-și pună picioarele umflate... Halta asta binefăcătoare a durat patru ore. Fermierul n-a întrebat nici cine sînt, nici de unde vin, deși știa foarte bine unde se duc; din proprie inițiativă le-a arătat drumul.

De îndată ce trecură pragul se întîlniră din nou cu zăpada, cu noaptea, cu vîntul. La capătul unei ore de mers anevoios, atingînd o înălțime, pășiră, în sfîrșit, pe zăpadă mai vîrtoasă, aproape înghețată... Încercară să alerge pentru a se încălzi. După treizeci de metri se opriră, extenuați, cu inima bătîndu-le tare. Întepenite, hainele de pe ei trosneau și deveniseră aproape tot atît de grele și de incomode ca și un costum de scafandru. Rebegîți de frigul care-i pătrunsese pînă la oase, căci zăpada li se strecurase și pe sub haine, ar fi murit degerați dacă n-ar fi dat peste o cabană singuratică construită din trunchiuri de brad.

Au spart broasca. Înăuntru era o sobă, bușteni, o masă și trei scaune grosolane, fără spetează. Curînd în sobă trosnea focul, spre care și-au putut întinde degetele întepenite, apropiindu-și de flăcările roșietice chipurile de oameni hăituiți, înăsprite și murdare, arse de vînt și de zăpadă. După ce s-au încălzit, s-au dezbrăcat și s-au frecat unul pe altul cu zăpadă. Apoi, într-un vas mare topiră zăpadă să se spele. Larsen a tăiat felii subțiri dintr-un cîrnat primit de la fermier, au băut apă încropită și au mîncat. Cînd au intrat erau atît de obosiți, încît n-au văzut în întunericul dinăuntru două lavițe, avînd fiecare cîte o saltea și niște pături strînse. Așternutul era umed, mirosul a mușgai... Afară, în frigul tăios ca oțelul, noaptea părea de cristal.

Se culcară, unii pe jos, alții strecurîndu-se pe lavițe. Stăteau pe rînd de veghe și întrețineau focul, fără a face economie la bușteni. Larsen, mijîndu-și ochii și punîndu-și degetele butucănoase de om al mării pe hîrtia mototolită, studia harta. Vor ajunge la Brennval și vor coborî pînă la sud de Kraaksjøeen... Acolo e muntele Merraskar, în sfîrșit Suedia... „Afară e un ger de crapă pietrele — se gîndi Larsen —, cu atît mai bine... mîine soarele va străluci, iar noi vom putea înainta mai repede pe zăpada înghețată“. Pe la orele două, soba începu să scoată fum, așa că au fost nevoiți să deschidă ușa. Dumnezeuule! cît era de frig... Au preferat să se

asfixieze și au închis-o la loc. Din cauza fumului n-au mai putut adormi.

Cu mult înaintea răsăritului au strins păturile, au pus totul la loc și s-au îmbrăcat cu grijă.

— Am putea lăsa castelanului câteva cuvinte de mulțumire și de scuze, glumi Billy...

S-au ridicat zorile și un soare palid colora în trandafirii uriașa întindere de zăpadă. Din păcate, continua să fie la fel de afinată... Mergeau ca la coardă, unul în urma celuilalt; la coborîre, primul se oprea și bătătorea zăpada cu lovituri puternice de călcîi.

Din nou îi pătrunse frigul. Simțeau cum le îngheață urechile și aveau impresia că loburile li se vor sparge, ca niște stalactite, și vor cădea. Mănuși n-aveau. Își infundau minile în buzunare, dar nevoia de a-și asigura echilibrul pe zăpada alunecoasă îi silea să le scoată repede. Fără un cuvînt, aproape fără să gîndească, înaintau metru cu metru. Dacă se opreau pentru o clipă, le venea greu să pornească din nou. Acum urcau Hermannese. La picioarele lor, în apa înghețată a unui mare lac, nu se mai oglindea nimic. După splendoarea pădurilor împodobite cu zăpadă, a marelui podiș imaculat, crengile acestea rupte, negre, răspîndite pe întinderea cenușie te făceau să te gîndești la o gospodărie lăsată în părăsire. N-au aruncat nici măcar o privire spre lac... Englezii păreau la capătul puterilor, gata să se prăbușească.

Larsen citea disperarea în ochii lor; le adresă un surîs anemic. Kalve abia își tira picioarele și începuse să-și piardă răsuflarea.

Cel mai epuizat era Evans. Se oprea din ce în ce mai des și trebuiau să-l aștepte. Trupul lui slab se încovoia spre pămîntul pe care-l fixa cu ochii rătăciți, cu pleoapele înroșite.

— Încă un efort. Imediat vom intra într-o vale și vom fi în Suedia, spuse Larsen.

Nimeni nu-i răspunse, nici chiar Billy. Dacă Larsen ar fi făcut cel mai mic semn, ei s-ar fi trîntit pe stratul gros de zăpadă și acolo ar fi căutat uitarea și și-ar fi așteptat sfîrșitul. Dar Larsen înainta cu același pas legănat cu care străbătea, pe vreme rea, cei cîțiva metri cît măsura puntea lui *Arthur*. Luptînd el însuși împotriva unei apatii toropitoare, o intuiție vagă îi spunea că trebuie să părăsească locurile acestea pustii și înghețate, să coboare, să coboare pentru a

da de o vale, de oameni, indiferent cine ar fi ei. Nici Larsen, nici Kalve nu erau înarmați. Acum regreta gestul pe care îl făcuse în prima seară în casa de la Ronglan. Fermierul îi mărturisise că se simte foarte izolat, că soției lui îi era uneori frică noaptea. Și i-a lăsat revolverul lui; la fel făcuse și Kalve. La 70 km de frontieră, atunci când i se părea că întreaga Norvegie le va veni în ajutor, a crezut că nu va mai avea niciodată nevoie de el. Acum căpitanul de vas își dădea seama de greșeala făcută. Englezii aveau toți arme.

— Vom coborî spre Risvath și Brenna, spuse el după ce aruncase o privire pe hartă. Curaj... Ne apropiem.

Și grăbi pasul pentru a-i face să-l urmeze. Când zăriră primii arbuști, câteva tufe de iarbă neagră, prima vegetație după întinderile nesfârșite de zăpadă, sub care se ascundeau viroage și bolovani alunecoși, își regăsiră încetul cu încetul energia. Urmară câțiva copaci răzleți, ca niște posturi de strajă avansate în fața masei compacte a pădurii care se întindea mai jos. O luară într-acolo, ghicind că dincolo de desişul pădurii se află valea, oamenii. Frigul se mai îmblinzise. Pământul era spongios, scoarța copacilor — îmbibată cu apă. Se opriră într-un codru bătrîn să mai răsufle. Niște lemne tăiate, așezate ordonat, ca brichetele de cărbune într-un port, semnalau că prin apropiere se află un sat, case. Au tăiat niște crengi ca să-și facă bastoane și au pornit mai departe. În timp ce mergeau de-a lungul malului răsăritean al lacului Risvath, în Brenna se aprindeau primele lumini. Acum înaintau mai repede. Întîlniră un țaran care-i privi cu un aer bănuitor. Larsen se duse spre el și-l întrebă dacă nu știe o colibă, o șură unde ar putea înnopta. Omul mormăi ceva și dispăru. Era prima oară când întîmpinau un refuz din partea unui norvegian. Acesta îi privise cu un fel de ură. Poate s-a temut de acești cinci oameni cu mutre fioroase întîlniți în pădure. Și-au continuat drumul. Ceva mai departe, o femeie bătrînă căreia i s-au adresat s-a arătat și mai ostilă. Fără a părea deloc înfricoșată, femeia se porni pe ocări. Erau la capătul puterilor și s-ar fi adresat oricui ar fi trecut pe acolo. Trebuiau cu orice preț să-și găsească un adăpost. A doua zi vor ajunge la frontiera suedeză, pe care o presimțeau foarte aproape. Oare apropierea frontierei, incidentele provocate de numeroșii fugari, care mai

furau și ceva de-ale gurii — un ou din cuiabar, vreunul din bidoanele cu lapte lăsate în fața porții —, sau prezența germanilor, a Gestapoului, care percheziționau, aruncau oamenii în închisoare, să fi fost cauza acestei primiri neprietenoase? În orice caz, așa gîndea Larsen.

Curînd au găsit, dincolo de sat, șoseaua care ducea direct la Sandvika, cale de 5—6 km, nu mai mult. Larsen știa bine că regiunea este controlată de patrulare germane, că la frontieră sînt postate numeroase pichete germane. Dar n-avea importanță, mergeau în grup pe șoseaua principală, căutînd din ochi o casă, o fermă puțin mai izolată unde să încerce — pentru ultima oară — să ceară azil. O cocioabă se ivi la marginea drumului. Asta sau alta...

— *Halte!*¹

În fața lor stăteau doi oameni. Pîndind după colțul casei, îi văzuseră venînd. Unul din cei doi era în uniformă, celălalt în civil. Fără îndoială un german și un membru al organizației Hird, un norvegian. Fiecare îndrepta arma asupra fugarilor...

— Cine sînteți? Unde vă duceți? întrebă norvegianul cu o voce care trăda frica. Aruncați bastoanele. Mîinile sus, sau tragem.

Nu puteau decît să se supună. Lăsînd să-i scape bîta, Larsen ridică încet mîinile pînă la înălțimea capului. Ceilalți îi urmară exemplul. Germanul, încins cu un centiron peste uniformă de culoare închisă, era înarmat cu un pistol-mitralieră, hirdmanul cu un revolver.

— Dați-i drumul înainte, spuse quislingul.

Larsen și Billy mergeau în frunte, Evans, Craig și Kalve îi urmau. În spatele lor, cu armele în bătaie, escorta părea că îi împinge.

Se îndreptau spre Brenna, către postul german, unde vor fi, desigur, interogați, maltratați, pe norvegieni așteptîndu-i împușcarea, pe englezi internarea într-un lagăr. Aveau la dispoziție două, poate cinci sau zece minute pentru a reacționa, pentru a fugi... da, dar cum? La cel mai mic gest, cele două străji vor deschide focul asupra a doi dintre ei. Cu atît mai rău...

¹ Stail — *Nota trad.*

— Scoate-ți revolverul și trage, îi șopti Larsen lui Billy.

În urma lor, Bob Evans și Craig îl văzură pe Billy că, deodată, se apleacă și trage. Aproape în același moment, cei doi englezi s-au întors și au deschis focul. Polițiștii au tras și ei. În confuzia creată, în întunericul străpuns de scinteierea focurilor de armă, câteva umbre fugiră spre pădure, în direcția Inna. O siluetă lungă a rămas întinsă de-a curmezișul șoselei.

Cîteva minute mai tîrziu, Larsen se întîlni cu Billy și Craig pe un cîmp.

— L-am ucis pe tipul în uniformă, spuse Billy.

— Pe Evans l-am văzut căzînd pe șosea. A fost lovit în clipa în care ne întorceam, îi anunță Craig... și Kalve... ce s-a întîmplat cu el?

— Nu-i purtați de grijă. L-am văzut alergînd și ascunzîndu-se în pădure... O să-l găsim, răspunse Larsen. Dar Evans este rănit sau...

— De unde să știm? Să mergem să-l căutăm.

O clipă Larsen stătu în cumpănă.

— Nu, hotărî el în cele din urmă... Dacă este rănit, așa obosit cum e, nu va putea face cei cîțiva kilometri pînă în Suedia, nici chiar cu ajutorul nostru. Dealtfel, alarma a și fost dată. Să ridicăm ancora în mare viteză.

Și, ca pentru a se liniști pe sine însuși în privința sortii lui Evans, adăugă: „Va fi îngrijit într-un spital și internat“.

În pădure chemară încet: „Kalve... Kalve...“ Nimeni n-a răspuns. Norvegianul n-avea nici o hartă, nu cunoaștea regiunea, n-avea la el nici un fel de provizii, dar Larsen îl cunoștea bine pe Kalve al lui, știa că este viguros, calm și tenace. Va izbuti să ajungă la frontieră.

— Cei trei bărbați străbătură pe o distanță de vreun kilometru malul ripos în căutarea unui vad. Nu exista nici unul sau nu l-au văzut.

— Cu atît mai rău, spuse Larsen, vom merge la cel mai mare risc. Principalul post al germanilor este la Sandvika. De acolo vor veni, s-o luăm pe șosea, ca să înaintăm mai repede. Dacă auzim zgomote sau vedem un far de automobil — fără faruri nu pot merge —, ne ascundem. Înainte de a ajunge la Sandvika tăiem prin pădure.

Urmat de Craig și Billy, Larsen grăbi pasul pe șoseaua înzăpezită. Mai aveau puțin, terenul moale, elastic îi imbia

la mers. Au avut două momente de alarmă: un țăran cu o brisă în care troncăneau niște bidoane cu lapte și o mașină care trecu cu farurile aprinse. De fiecare dată au avut timp suficient pentru a se ascunde în spatele copacilor. În mașină se pare că nu erau germani. Așa au străbătut trei kilometri, până la un pod. Să meargă mai departe ar fi fost prea periculos. Postal din Sandvika fusese, probabil, pus în stare de alarmă. După câteva pietre, niște temelii de case în ruină, au dedus că de aici pornea un drum, un drum vechi, părăsit. Ducea spre răsărit. Au apucat pe acest drum și l-au urmat: ochii lor obosiți nu mai vedeau nici copacii, nici pământul desfundat. Mergeau spre răsărit, fără a mai gândi, minți doar de un instinct animalic.

— Cred că sintem în Suedia, spuse, în sfârșit, Larsen..., să mergem mai încet...

Frigul era tot atât de aspru, drumul tot atât de prost, dar aerul li se păru mai ușor, iar zorile luminau blind natura adormită... Un baraj prăpădit, făcut din sîrmă ghimpată, se ridica de-a curmezișul drumului. Nici o santinelă nu păzea această primitivă poziție defensivă... Erau, într-adevăr, în Suedia. Ceva mai încolo văzură câteva barăci de lemn, în care totul părea adormit. S-au apropiat și s-au uitat pe un geam. Niște tineri dormeau întinși pe paturi de fier. Deasupra capetelor lor, pe o poliță, efecte militare, căști.

— Soldați suedezi, le spuse Larsen lui Craig și Billy. Să intrăm.

Un soldat îmbrăcat, fără arme, le ieși în întâmpinare. Larsen spuse o poveste pe care o pregătise dinainte. Britanicii făceau parte din echipajul unei vedete-torpile care eșuase pe coastele Norvegiei.

Ei, norvegienii, nemaiputînd suporta ocupația nazistă, li s-au alăturat marinarilor pentru a trece în Suedia.

În timp ce-și depăneau povestea, unii în norvegiană, alții în engleză, soldații suedezi, așezați pe paturile lor, ascultau cu gura căscată, făcînd eforturi să înțeleagă; un soldat slujea de interpret.

Li se oferî ceai și felii mari de pîine cu unt. Se dezbrăcară și își puseră îmbrăcămintea la uscat. Soldații le oferîră cămăși, indispensabili și ciorapi.

În ziua de 5 noiembrie, orele 8 — la cinci zile de la plecare — se găseau în fața unor ofițeri suedezi care îi supu-

neau unui interogatoriu, fără a le pune prea multe întrebări. O chemare telefonică le întrerupsese povestirea pe care o spuneau pentru a doua oară... Germanii înștiințau pichetul suedez că, după ce au asasinat pe șosea pe unul dintre ai lor, s-au refugiat în Suedia și cereau ca fugarii să fie prinși și predați autorităților germane.

— Bine, răspunse ofițerul suedez...

Interogat în legătură cu crima, Larsen răspunse că nu știa nimic despre treaba asta, că n-a trecut niciodată pe drumul acela.

Suedezul n-a mai insistat. După-amiază, Larsen, despărțit de englezi, însoțit de un soldat de treabă, se urcă într-un autocar care-l duse într-un orașel. Cazat într-o pensiune, s-a putut desfăta cu prima baie. Totuși era neliniștit că nu știa nimic despre soarta lui Kalve... Or fi pus nemții mina pe el? Desigur că toate posturile se aflau în stare de alarmă, că s-a pornit cu toată energia la cercetări, poate chiar cu ajutorul ciinilor... Urmele unui om pe zăpadă... sînt un lucru care se vede. Noaptea petrecută într-un pat bun nu i-a tihnit din cauza acestor frămîntări. A doua zi îl văzu pe Kalve coborînd din mașină, sub paza a doi polițiști. La postul de frontieră lucrurile s-au încurcat. În cursul interogatoriului, Kalve a povestit cu totul altă versiune decît cea debitată de Larsen. Acum suedezii puneau totul la îndoială, cu atît mai mult cu cît aflaseră că încă un grup de norvegieni și de englezi au trecut frontiera. A doua zi, tot sub pază polițienească, Larsen și Kalve au luat trenul pentru Kjesäter, localitate situată la nord de Stockholm, unde suedezii îi adunau pe toți refugiații norvegieni. Pe drum, într-o gară, au avut bucuria să se întâlnească cu Billy și Craig, și ei tot sub escortă. S-au urcat în același compartiment. Billy care își regăsise limbuția, stîrnea iarăși hohote de ris, iar paza suedeză, deși nu înțelegea, suridea văzînd veselie lor exuberantă. Din păcate, la Kjesäter au fost despărțiți, căci aici norvegienii trebuiau să coboare. Larsen, întorcîndu-se pentru ultima dată să-și ia rămas bun, mai înainte ca trenul să se pună în mișcare, îl văzu pe Billy surizînd unei frumoase suedeze care își aștepta trenul pe peron. În lagărul de la Kjesäter, unde au ajuns la 7 noiembrie, n-aveau să rămînă decît trei zile. Larsen a insistat pe lîngă șeful lagărului, Högberg, să-i lase să plece la Stock-

holm, unde îl aștepta consulul Nielsen. Cu zimbetul lui malițios, care-i întindea gura pînă la urechi, Larsen i-a mărturisit că venise din Anglia. Högberg, care n-avea nimic din calitățile unui gardian-șef, fu de acord. A acceptat chiar ca și Kalve — care se bîlbîuse în timpul interogatoriului — să-l însoțească.

Erau pe punctul de a părăsi lagărul cînd îl văzură venind pe Roald Strand.

— Roald Strand! Tu aici... Atunci ai trecut... Toți... fără necazuri...

— Toți ! da..., dar nu fără necazuri, mai ales în ultimele zile. Lui Causer i-a degerat un picior.

— Povestește!

Și Roald Strand începu să povestească.

— Noi am luat-o mai la sud decît voi, și așa ne-am apropiat de fiordul Faetten, unde l-am putut vedea pe *Admiral Scheer*, care făcea exerciții de tir împotriva unui avion.

— Nu *Scheer*, ci *Scharnhorst*.

— Totuna. După-amiază, pe la orele două, am văzut pe drum, foarte aproape de noi, niște mateloti germani de pe cuirasate. Jerrii își dezmoșteau picioarele. Ne-am ascuns într-o pădure. Apoi am pornit-o la drum. Prima noapte am petrecut-o pe munte într-o colibă. Am fost atît de obosiți, încît am adormit imediat, strînși unul într-altul, fără să punem nici o santinelă la ușa, fără cea mai mică măsură de precauție. Am mizat pe noroc. Mai ales Brewster voia să mergem repede, direct spre frontieră.... A doua zi am pornit-o la drum de vreme de tot, înainte de a se crăpa de ziuă. N-a intervenit nici un incident. Ba da... lui Causer a început să-i fie foarte frig. Cum dracu! un brazilian... La căderea nopții ajunsesem la jumătatea drumului. Norocul nu ne părăsea. Am dibuit o fermă. În primul rînd, o masă clasa întâi: supă, ouă, cartofi, după aceea nani în paturi. La fermă se găsea tatăl, mama și cei doi băieți mari. A doua zi, la orele 3, s-a servit, într-o mare forfotă, în sufragerie, micul dejun. Apoi plecarea. Cei doi puști ne-au însoțit o bucată de drum, pînă la prînz. Ne îndreptam direct spre frontieră. Aveam sandvișuri, iar într-o sticlă, surrogat de cafea.

— Un fel de excursie, după cum văd.

— Aproape. Ne aflam în fața unui lanț de munți cu vîrfuri ascuțite. Trebuia să urcăm. Zăpada, care pînă aici fusese vîrtoasă, sau lipsise cu totul, acum era mai înaltă și afînată.

Celor care, pe *Arthur*, răspundeau de torpilele ghidate le venea tot mai greu, în special lui *Causer*. Cînd ne-a prins noaptea, nu înaintasem prea mult și mai aveam 10 km pînă în vîrf, dacă nu găseam o trecătoare.

— După aceea, îl întrerupse *Larsen*, care vedea că se apropie ora plecării la *Stockholm*.

— După aceea, ei bine, ne-am oprit într-o pădure și acolo am dat peste o cabană de vînătoare... da, o cabană. *Björnöy* a făcut clătite.

— Clătite... Glumești.

— Deloc. Am găsit acolo o plită, făină, unt, în sfîrșit tot ce trebuie. Excursia în munți continua. Am dormit bine și dimineața am mai mîncat încă o dată. Din nefericire, cînd am ieșit ne-a întîmpinat muntele pe care trebuia să ne cățărăm și vîntul, un vînt al dracului.

— Știu.

— În primele ore ale după-amiezii am ajuns în fața ultimelor înălțimi. Harta lui *Brewster* arăta 1 090 m, după care urma coborîrea spre *Suedia*. Trebuia să mărșăluim și să urcăm toată noaptea, și noaptea asta a fost un infern, un infern de gheață. Vînt, rafale de zăpadă... toată garnitura.

— Știu.

— Am mers, am mers fără să ne oprim. *Brewster*, în frunte, înainta ca o mașină, cu un pas de o regularitate teribilă. Și noi îl urmam. A doua zi, dis-de-dimineață, eram în *Suedia*. De pe virful unei stînci *Brewster* a căzut în zăpadă; dar n-a avut nimic. *Jack Brown* și-a urmat și el șeful în zăpadă. Nu mai aveam ce pune în gură, nici măcar o tabletă de benzedrină, dar eram în *Suedia*. Între orele 10 și 11 dimineața, ajunși la capătul puterilor, flămînzi, dar mulțumiți, am intrat într-un sat. De fapt, eram toți într-o stare perfectă, în afară de *Causer*, care avea un picior degerat. Doctorul care a fost chemat l-a trimis imediat la spital. Atunci am aflat că un alt grup de norvegieni și de englezi sosise în *Suedia*... voi.

— Noi. Din păcate nu toți cinci! *Bob Evans* a rămas acolo, rănit. Ați făcut pe drum aproape tot atîta ca și noi și, după cîte înțeleg, în *Suedia* ați intrat nu prea departe de noi. Plec la *Stockholm* împreună cu *Kalve*. Să n-ai nici o grijă. *Nielsen* va face cele necesare pentru a te elibera. În curînd ne vom întîlni din nou la *Shetland*...

— Ca s-o luăm de la capăt?

— Poate, spuse *Larsen*..., poate.

Trenul de Stockholm trebuia să plece. Se despărțiră. „Operația Title“ se încheiase².

² Brewster și Larsen s-au regăsit la Stockholm. Din ziua aceea de demult, cînd s-au întîlnit prima oară la bordul lui *Arthur*, deveniseră prieteni. La Stockholm, îmbrăcat în hainele civile pe care i le procurase consulul Nielsen, Brewster și-a regăsit confortul și cîinele abundente într-un mare hotel. Vineri 17 noiembrie, la orele 10 seara, se urcă într-un avion care-l duse în orașul său natal, Leuchars, din Scoția. Larsen se înapoie la Shetland. Brewster a primit ca răsplată pentru meritele sale decorația D.S.C., iar Larsen Conspicuous Gallantry Medal, adică cea mai înaltă recompensă, după Victoria Cross, care se poate acorda unui ofițer de marină. Larsen a fost primul străin care a primit C.G.M. Distincția i-a fost înmînată de amiralul sir Dudley Pound, care a primit această delegație din partea regelui George al V-lea.

Între 31 octombrie și 7 noiembrie, organizația Lark a transmis de la Trondheim la Londra diferite rapoarte. În ele se comunica eșecul „Operației Title“ și regretul lor de a nu fi primit nici o dispoziție să se ocupe de trecerea în Suedia a echipajului de pe *Arthur* și a englezilor în eventualitatea unui insucces. În realitate, aceste circumstanțe erau imposibil de prevăzut. Amiralul (comandant al submarinelor) ceru să se transmită organizației Lark următorul mesaj: „Prețuim foarte mult activitatea, cu totul remarcabilă, desfășurată de către oamenii dumneavoastră din Trondheim în sprijinul nostru și marile riscuri la care s-au expus, iar faptul că vor să-și continue rolul, dacă se va ivi un prilej, dovedește înaltă conștiință a norvegienilor“. La rîndul său, comandantul adjunct al flotei de submarine, amiralul Moore, în scrisoarea sa din 25 noiembrie 1942 către sir Charles Humbo, avea să recunoască activitatea abilă dovedită de S.O.E.: „Fără colaborarea și concursul dumneavoastră de neprețuit, operația nu ar fi putut fi niciodată întreprinsă și așa fi fericit dacă ați binevoi să transmiteți mulțumirile mele tuturor celor care au participat și, îndeosebi, locotenent-colonelului J.S. Wilson, maiorului X și întregului personal executant al S.O.E. de la baza Shetland. Mai mult noroc data viitoare“.

Abia în ianuarie 1943 s-a aflat la Portsmouth că Evans ar mai fi în viață. Nu era decît un zvon, care nu putea fi controlat. În februarie sosi o știre din Suedia. Germanii l-au împușcat. Nu s-a știut exact ce s-a întîmplat cu Evans decît după terminarea războiului. A fost îngrijit într-un spital, unde i s-a făcut o operație și s-a însănătoșit. Adus înapoi la Trondheim, a fost interogată de sinistrul și amabilul Flesch. Evans, foarte slăbit, și spunîndu-și, desigur, că nu mai are nici un motiv să ascundă unele amănunte ale operației eșuate, poate și pentru a arăta că este un subofițer englez combatant, și nu un agent secret, le-a relatat germanilor cele întîmplate. Anumiți ofițeri de pe *Tirpitz* au fost informați, căci am găsit menționată operația și capturarea lui Evans în jurnalul de bord al unuia dintre ei. Într-adevăr, Evans a fost interogată de către amiralul Gerhard Wagner personal. Acest amiral, comandantul coastei de nord a Norvegiei, era șeful statului-major al operațiilor în direcția operațiilor navale.

În cursul procesului intentat de germani lui Evans, Flesch a pretins că acesta nu purta uniforma reglementară. Considerat spion, Evans a fost împușcat la 19 ianuarie 1943, conform ordinelor date de Hitler. (*Procesul de la Nürnberg*, vol. V, p. 45 și documentul D.864.)

CAPITOLUL AL XII-LEA

CUIRASATUL „TIRPITZ“ CONDAMNAT DE...
HITLER

14 noiembrie 1942.

Cu rarele prilejuri cînd se ducea la Berghof, marele-amiral Raeder admira întotdeauna ordinea și acuratețea exemplară a pajiștilor, a vilelor în stil montan înconjurate de boschete. Pînă și animalele păreau proaspăt vopsite și așezate acolo ca într-un decor de operetă. Străbătînd micile poduri de lemn aruncate peste pîraiele ce susurau, drumul urca în serpentine. Profunzimii întunecate a pădurii îi urma un peisaj pietros, stîncos, a cărui liniște nu era tulburată decît de vuietul surd al unui torent invizibil. La ultima curbă, în fața ochilor ți se așternea priveliștea nesfîrșită a culmilor învălurite acoperite de zăpadă.

În ziua aceea, o senzație neplăcută îl împiedica pe marele-amiral să se desfete cu frumusețile priveliștii. Nu se mai bucura de bunăvoința fîhrerului. Din tăcerile care-l înconjurau, din notele statului său major, din lucruri mărunte își ghicea dizgrația. Cum avea să-l primească Hitler?

Mașina trecu prin dreptul unor cazărmi construite din blocuri de piatră cenușie. Lîngă mașini, soldați înalți în uniformă neagră. Au ajuns pe esplanadă. Doi SS-iști îl salutară. Amiralul răspunse cu gestul neglijent al superiorului. Hitler

il aștepta în capul scărilor, pe peron. Raeder urcă treptele. Fără a schița nici cel mai vag zîmbet, Hitler îi întinse mina. În holul cel mare, folosit pentru recepții, se afla mareșalul Keitel și comandorul von Puttkamer. După cîteva cuvinte de bun venit, Hitler, care-l poftise pe amiral să ia loc într-un fotoliu comod cu tapiserie înflorată, se așează în fața lui, în timp ce Keitel și Puttkamer rămaseră în picioare. De la început îi puse întrebarea la care amiralul Raeder se aștepta:

— Marile dumneavoastră bastimente *Tirpitz*, *Scharnhorst*, *Scheer* stau de multă vreme inactive. De ce?

— Fiecare ieșire înseamnă un consum de mii de tone de păcură, iar noi nu obținem decît o cantitate prea mică pentru a risca s-o consumăm cu ieșiri inutile. Facem deci economie, rămînînd pregătiți să pornim în larg atunci cînd există șanse ca ieșirea noastră să fie încununată de succes.

Și amiralul adăugă:

— În acest moment petrolul din România este dirijat în mare parte spre Mediterana. Acest front...

Hitler îi tăie vorba.

— Americanii au debarcat în Africa de nord, dar asta se va aranja repede. Am luat măsuri. În curînd Ciano, Abetz, Laval vor veni chiar aici. Franța va trece de partea noastră. Nu vă faceți griji. În scurt timp, livrările de păcură către Norvegia vor fi reluate. Pentru mine, Norvegia rămîne punctul crucial al acestui război. Am, dealtfel, cîteva idei pentru a o apăra împotriva oricărei debarcări. Unde se află navele dumneavoastră?

— *Tirpitz* și *Nürnberg* la Trondheim, *Hipper*, *Lützow* și *Köln* în fiordul Alta. Acestea din urmă, pregătite să intercepteze orice convoi, sînt foarte aproape de traseele lor, cîteva ore de navigație pe mare.

— Dar nu mai există convoaie. Cargourile engleze, americane sînt trimise unul cîte unul în Arctica, și trec fără a fi interceptate.

— Impresia mea, *mein Führer*, este că, odată cu lunga noapte de iarnă și cu vremea rea, care stînjenesc intervenția submarinelor și a aviației noastre, navigația în convoaie va fi reluată curînd. Anumite concentrări care mi-au fost semnalate în Islanda mi-o dovedesc. Atunci crucișătoarele, cuirasatele noastre vor intra în acțiune.

Hitler aruncă amiralului o privire dezaprobatoare, apoi se asternu o lungă tăcere. Führerului, care acționa adeseori pe bază de impulsuri — considerîndu-le drept scilipiri de

geniu —, nu-i plăceau comandanții care încercau să prevadă intențiile, reacțiile inamicului, bazându-se pe psihologia și pe forțele lor.

— *Lützow* trebuie să se întoarcă în Germania. *Prinz Eugen*, după ce va fi reparat, va rămâne la Kiel. Vom examina în ianuarie situația *Tirpitz*-ului, care trebuie și el să se înapoieze. Aceste bastimente mari imobilizează mii de oameni, specialiști, păcură, alimente. Artileria lor nu trage — ca să spunem așa — niciodată. Or, acești oameni, aceste tunuri, aceste muniții ar fi mult mai de folos pe fronturile unde se dă lupta, și mai au nevoie și de sute de avioane, inclusiv piloții lor, de baterii antiaeriene pentru a le păzi. Sunt ca niște dulăi care nu-și fac datoria... și care mai trebuie și ocrotiți. Norvegia va fi apărată de bastimente ușoare. Acestea vor putea să întreprindă raiduri fulger, să scufunde convoaiele și apoi să se întoarcă la bazele lor cu toată viteza.

Amiralul nu mai spunea nimic. La ce bun? Omul din fața lui nu avea nici un fel de cunoștințe în materie de lupte navale și multe din concepțiile lui erau himere. Realitatea, cu cețurile ei, cu vremea proastă, cu adversarul tenace, îndirjit, era cu totul alta. Dar Hitler își reluă monologul.

— Norvegia rămâne punctul crucial al acestui război. Aici se va hotări în cele din urmă totul. Aliații n-au renunțat la debarcarea în Norvegia..., iar Suedia nu este sigură... Trebuie să ne așteptăm la o debarcare favorizată de noaptea polară... De aceea vreau să-l țin în rezervă pe *Tirpitz*. El nu va ieși, marile bastimente nu vor ieși decît la ordinul meu. Eu voi hotări de fiecare dată.

Amiralul nu răspunse. A avut uneori îndoieli în privința geniului fîhrerului său, îndoieli pe care le refulase repede în sinea sa, ca pe un gînd urît. Astăzi avea certitudinea că se află în fața unui om cu idei fixe, a unui șef care, poate pentru prima oară, întrezărea prăpastia ce se deschide în fața lui și, cuprins de o spaimă pe care nu și-o mărturisea, lua hotărîri absurde. Ce să-i răspundă? La ce bun să respingă aceste idei printr-un raționament bazat pe experiență? Nu putea spune nimic, trebuia doar să aștepte, să-l lase-n voia lui, pînă cînd timpul avea să dovedească de partea cui fusese dreptatea. Mai avea totuși o speranță, aprecierea lui Hitler privind soarta *Tirpitz*-ului și a celorlalte nave mari fusese vagă. Dar resimțise ca pe o lovitură ordinul teribil, de neconceput. „Marile bastimente nu vor ieși decît la ordinul meu. Eu voi hotări de fiecare dată“, a spus Hitler. Era o

nebuție! Cum putea oare, el, Hitler, de la Berchtesgaden sau din fundul Prusiei Orientale, cu toată rapiditatea comunicațiilor, să știe dacă o parte din Home Fleet a ieșit în larg, dacă vreunul din cuirasatele lui Royal Navy s-a expus prea mult, pentru a ordona ieșirea imediată a *Tirpitz*-ului?

Marele-amiral Raeder se retrase. În timp ce cobora spre Berchtesgaden era frământat de gânduri amare. Pe de o parte, era necesar ca marina de război să repurteze un succes, pe de alta, nu trebuia să se expună nici unui risc. Se hotări să uite, pentru moment, instrucțiunile lui Hitler privind ieșirea vaselor în larg numai cu aprobarea lui. Va da ordin ca nici o navă să nu angajeze o luptă cu forțe inamice egale și, cu atît mai mult, superioare. De fiecare dată cînd se va ivi o asemenea situație, vasele trebuie să se înapoieze cu toată viteza la bază. Cît despre marile cuirasate, și despre *Tirpitz* în special, chiar și numai prezența lor constituia o amenințare pentru englezi și imobiliza în nord un mare număr dintre bastimentele lor. Ceea ce dorea marele-amiral mai presus de orice era un succes rapid, o victorie care ar rezolva multe.

1 ianuarie 1943.

— Keitel!

— La ordinele dumneavoastră, *mein Führer*.

Keitel pocni din călcie și încremeni în poziție de drepti. Mareșalul n-are nevoie să se uite prea mult la Hitler ca să-și dea seama că fîhrerul este pe punctul de a se dezlănțui, de a da frîu liber furiei lui cumplite. E obișnuit și știe cum s-o înfrunte: își va pleca șira spinării, va aproba prin cîțiva *jawohl*¹ bine plasați.

Chiar în aceeași dimineată, mareșalul Keitel îi prezentase urări cu ocazia Anului nou — 1943, și Hitler părea să fie într-o dispoziție excelentă. De două zile, de cînd era la Berchtesgaden, fîhrerul primise numeroase telegrame care se adunau pe marea masă de consiliu, alături de buchetele de flori, aranjate cu mult rafinament de Eva Braun.

Cu sprincenele încruntate, cu mîinile la spate, Hitler se plimba în sus și în jos fără a scoate un cuvînt... Deodată, furia lui izbucni ca o furtună pe munte.

— De la posturile de radio engleze trebuie să aflu eu, Hitler, despre lupta navală de ieri! Marile mele cuirasate au ieșit! Și, din nou, o înfrîngere! Și cel care o anunță lumii este

¹ Desigur, așa e, exact. — *Nota trad.*

B.B.C.! Dacă englezii nu și-ar fi trimbițat victoria, nici pînă acum n-aș fi știut despre această ieșire, pe care n-aș fi îngăduit-o. Ei spun că l-au scos din luptă pe *Hipper*, că au scufundat contratorpiloare și toate astea cu o forță navală neînsemnată, două mici crucișătoare. E absurd! Și eu, eu nu știu nimic, absolut nimic... Mi s-a ascuns această înfringere, așa cum mi se ascunde tot ce nu merge bine.

— *Mein Führer!*

— Să fie convocat Raeder! Vreau să-l văd pe amiral, să-i spun ce cred despre *Tirpitz*-ul lui, despre *Scharnhorst*-ul lui, despre toată această fierărie nefolositoare.

În cursul dimineții, Hitler s-a calmat și părea că a uitat de Kriegsmarine. A primit cîțiva intimi. Totuși, recepțiile de 1 ianuarie de la Berchtesgaden au fost întinse de diatribele lui. Invitații se întrebau ce s-a putut întîmpla în Arctica. Abia a doua zi s-a aflat la Berghof amănuntele bătăliei navale. Unele dificultăți de transmisie fuseseră cauza acestei întîrzieri, care l-au înfuriat pe fîhrer mai mult decît faptul în sine².

Ofițerii și echipajul *Tirpitz*-ului începeau să simtă întreaga povară a acestui război. De la întoarcerea sa în fiordul Trondheim, marele bastiment și-a părăsit locul de staționare din fiordul Faetten pentru a arunca ancora ceva mai departe, în fiordul Loo, unde avioanele inamice l-ar fi descoperit mai greu. Era mai departe de Trondheim și marinarii aflați în

² La 31 decembrie, *Hipper*, sub pavilionul viceamiralului Kummetz, și *Lützow*, escortate de 6 contratorpiloare, au atacat un mare convoi — J.W.52 — care se îndrepta spre Murmansk. Amiralitatea schimbase sigla prin care desemna convoaiele. Cele care navigau spre Uniunea Sovietică erau notate cu J.W., numerotarea începînd cu cifra 51; cele care se înapoiau — cu R.A. Protejate de o escortă redusă, cargourile erau sortite unei pieiri sigure. Și, totuși, cu un curaj deosebit, comandorul Sheerbrooke îl plasă pe *Onslow* al său între *Hipper* și convoi, deschizînd focul de la 8 000 m, antrenînd totodată și celelalte distrugătoare din escortă în această manevră. În același timp, *Obedient* și *Obdurate* atacau contratorpiloarele germane. Ecrane de fum, canonadă. La orele 10,6, *Hipper*, atins de trei torpile, cu cîrma avariată, încerca să întrerupă lupta, în timp ce *Onslow*, șerpuiind printre jerbele de apă provocate de obuze, suferea și el numeroase avarii. La orele 10,20, coșul lui *Onslow*, smuls, atîrna peste bord, instalațiile de radar erau distruse, coca perforată, cele două tunuri de la provă scoase din luptă... Sheerbrooke, cu un ochi plesnit, cu fața scîldată în sînge, continua să-și transmită ordinele de pe puntea de comandă. Fiind transportat în interiorul vasului și pansat, el a continuat să comande nava.

Nu prea departe de *Onslow* se afla *Achates*, prins sub focul lui *Hip-*

permisie coborau mai rar pe uscat. Se săturaseră de orașul acesta căruia îi cunoșteau toate colțurile, toate barurile. Din Germania scrisorile care veneau dădeau amănunte cumplite despre bombardarea orașelor, despre incendiile provocate de bombele cu fosfor, despre morții fără număr. Vestile primite de la hamburgezi relatau: Altona distrusă, Wandsbek nimicit. Căpitanul Steinbichler a păstrat multă vreme în secret scrisoarea pe care o primise de la soția sa, Almuth. În seara de 28 decembrie, între orele 8,30 și 11 seara, valuri de bombardiere engleze au distrus aproape în întregime Wilhemshaven. A.A. nu era prea numeroasă și, la văpaia roșietică a incendiilor, au fost văzuți aviatori englezi care, coborînd la mică distanță, trăgeau cu mitraliera. Steinbichler își cunoștea orașul și își putea imagina ce a mai rămas din el după incendierea tuturor străzilor pe care le înșira soția lui.

Cît despre vestile din Rusia, încercuirea multor divizii germane îi făcea pe unii să spună: „Stalingradul este mormîntul tineretului german“.

Totuși, sărbătorile de la sfîrșitul anului — zăpada căzută făcuse posibilă și reluarea schiului — a mai atenuat puțin ecoul acestor nenorociri.

Pe punte a fost ridicat un pom de Crăciun și, sub zăpadă, bradul arăta feerie. La 31 decembrie, un grup de ofițeri și-au scos pe furis uniforma și s-au îmbrăcat cu niște bluze largi, negre, iar pe cap și-au pus cîte o tocă de hîrtie. Astfel deghizați și-au făcut intrarea în careul transformat într-un pretorin al înaltei instanțe. Un subofițer s-a dus să-i

per, care fugea. Comandantul lui *Achates* fu ucis, nava avea numeroase avarii pricinuite de loviturile primite.

Puternicul *Hipper*, cu toate avariile suferite, *Lützow* și contratorpilele aveau convoiul în bătaia artileriei. Cîteva lovituri de tun, cîteva torpile și le-ar fi venit de hac celor 14 cargouri supraîncărcate...

La orele 11,33, Kummets văzu fumurile care se înălțau la orizont. Era convins că este Home Fleet-ul care se apropia rapid, cu toată puterea lui de foc... Vedea deja primele salve trase de către cele două mari bastimente din capul escadreii.

Kummets dădu ordin să se întrerupă lupta, ordin care corespundea cu cel primit: „A nu accepta lupta cu forțe superioare sau chiar egale; într-o asemenea situație, bastimentele să se înapoieze la bază“. Ceea ce a și făcut.

Iar B.B.C. a vorbit despre eroismul comandanților de pe *Onslow* și *Achates*, mărturisind că forța Home Fleet-ului se limita la două mici crucișătoare, *Sheffield* și *Jamaica*, sub ordinele amiralului Burnett.

aducă pe incuipații care erau acuzați de tot soiul de păcate. Un avocat îi apăra. Sentințele erau severe: să facă turul punții superioare într-un picior, să dea pe git doi litri de bere în zece minute și, mai ales, să ofere onorabililor membri ai tribunalului câteva „rinduri“ de băut.

Hitler era și el de față la judecată: căpitanul-comandor Robert Weber a fost cel care s-a încumetat să-și împodobească chipul cu faimoasa mustață, să-și tragă pe frunte o şuviță de păr și să-și pună brasarda cu zvastica pe o mîneacă a cămășii.

Era acolo și un ofițer nazist, medicul maior de rezervă Hamann, dar nici n-a crîcnit. Nu s-a depus niciodată un denunț pentru crima aceasta de lezführer.

Fiecare om din echipaj a primit o sticlă de vin roșu, o cutie cu dulciuri, tutun, prăjituri și o carte legată.

Vremea era și ea frumoasă. Liniștea unei ierni nordice, a unui soare palid, ireal, domnea peste fiord, peste colinele înzăpezite, peste acest cuirasat straniu, integrat în natura norvegiană.

Veselia domnea sub ghirlandele de hirtie ce împodobeau careurile și cazarmile echipajului.

Pentru cină, întregul echipaj a arborat ținuta nr. 1.

În sfîrșit, în cursul după-amiezii a apărut o ediție specială a ziarului de bord, „Der Scheinwerfer“³, care anunța pentru miezul nopții o alocuțiune a comandantului. Cina s-a desfășurat conform obiceiului, ofițeri și mateloți laolaltă, ospătîndu-se cu aceleași bucate. S-a băut mult. S-a ris, s-a cîntat... La orele 12, un apel transmis prin difuzoare a impus liniștea!

„Oameni de pe cuirasatul *Tirpitz*, camarazi! Vă vorbește comandantul vostru...”

A doua zi au aflat despre lupta din 31 decembrie.

În timp ce ei beau, rideau, cîntau, alții mureau... Țasta e războiul!

6 ianuarie 1943.

Hitler era la cartierul său general, „vizuina lupului“, amenajat la cîțiva kilometri de Rastenburg, în Prusia Orientală, o regiune cu păduri dese, cu lacuri. Construcțiile din lemn, risipite prin pădure, greu de reperat de către aviația inamică, alcătuiau un ansamblu care, în afara locuinței lui Hitler, cuprindea birourile personalului, barăcile solda-

³ Farul. — Nota trad.

ților din gardă. Acolo se aflau și cele mai moderne instalații de transmisiuni.

Ansamblul era protejat de ziduri, de o rețea de sîrmă ghimpată, de cîmpuri de mine. Instalațiile nu erau terminate și organizația Todt lucra încă atunci cînd Hitler, venit să urmărească și să conducă mai bine operațiile pe Frontul de est, l-a permis acolo pe marele-amiral Raeder.

Cu un calm derutant și o curtoazie rece, îl întîmpină cu „domnule mare-amiral“. Acestui ofițer, care cunoștea în profunzime toate problemele privind Kriegsmarine, pe care el o organizase și o comanda de 14 ani, a îndrăznit Hitler să-i țină o lungă prelegere, să-i facă un adevărat expozeu asupra marinei germane, începînd de la crearea ei de către Tirpitz, vorbindu-i despre războiul din 1914—1918, de bătălia Jutlandei, de revolta marinarilor, apoi de tratatul de la Versailles, cu atîta abilitate ocolit de el, Hitler. Raeder nu putea plasa nici un cuvînt. Nici nu se gîndea s-o facă; asculta toată această istorie, din care nimic nu-i era necunoscut⁴. Poate că Hitler dorea să-i demonstreze marelui său amiral că el cunoaște — ceea ce, de altminteri, era adevărat — caracteristicile navelor, calitățile lor de luptă, mentalitatea marinarilor, căci vorbea pe larg și cu multe precizări despre aceste chestiuni. Amiralul începuse să se liniștească în privința sortii marilor nave de suprafață, cînd fîhrerul, după ce i-a spus: „Nu mai vreau să văd aceste cuirasate rămînînd inactice“, conchise în chip paradoxal: „Nu slujesc la nimic. Tunurile lor mari de 380 vor fi mai utile și mai puțin vulnerabile în cazematele de pe uscat. Va fi nevoie de mai puțini oameni pentru deservirea lor. Am dispus să se facă planuri pentru construirea unor carapace de beton, voi dezarma acești monștri de fier și voi monta pe uscat tunurile, care vor apăra astfel coastele Norvegiei... Astăzi, în cazul unei debarcări a inamicului, Luftwaffe ar fi folosită exclusiv pentru a proteja vasele dumneavoastră, ea și toate bateriile antiaeriene pe care le imobilizează. Cuirasatele sînt depășite, aparțin unei alte epoci. Închipuiți-vă niște divizii de cavalerie în locul celor de blindate... Această cavalerie a mării trebuie să dispară și ea. Vreau să le trimit la fier vechi și să mă folosesc de material pentru a-i da o utilizare mai rentabilă...⁵

⁴ Vezi anexa nr. 4, detaliile planului Z, elaborat de marele-amiral Raeder.

⁵ *La tragédie des cuirassés allemands*. Cdt. F.C. Bush și H.J. Brennecke (Payot).

Văd o modalitate de a le salva pe *Prinz Eugen* și *Hipper* de la trimiterea lor la fier vechi, spuse Hitler pe neașteptate. Vasele acestea au o mare viteză. Ar putea fi transformate în portavioane. La fel și *Lützow* și *Scheer*, care ar deveni mai rapide dacă li s-ar demonta turelele de 280 mm. Am avea acolo punți mari pentru decolare... Dezarmarea va începe cu *Gneisenau*, care se află de multă vreme în reparație. Marinarii disponibili vor fi imbarcați pe submarine, care due lipsă de echipaje antrenate, sau trecuți pe uscat în bateriile de coastă“.

Hitler a vorbit o oră și jumătate fără ca Raeder să poată plasa un cuvânt. Doborât, amiralul asculta pronunțându-se condamnarea flotei sale de către acest strateg naval de birou. Dar n-a spus nimic. Vîrsta sa — curînd avea să implinească șaiszeci și șapte de ani —, descurajarea de care era cuprins în fața acestui om, care într-o zi îi mărturisise confidențial: „Pe uscat sînt un erou, pe mare un laș“, îl determină să se lase călcat în picioare și să abandoneze lupta. Dealtfel, Hitler se ridică: „Hotărîrea pe care am luat-o acum va avea o semnificație istorică“.

Și, cu aceste cuvinte, îl conduse pe amiral pînă la mașină. Înainte de a se despărți îi spuse, reluîndu-și tonul ceremonial: „Domnule mare-amiral, vă rog să redactați un memoriu detaliat cu privire la toate problemele care au fost discutate. La revedere“.

Raeder era un marinar pătruns de tradiții, servise sub Hohenzollerni, se scufundase cu *Lützow* în cursul bătăliei Jutlandei, această bătălie pe care Hitler avusese neobrăzarea să i-o povestească. El preconizase atacul împotriva Norvegiei, el era unul dintre puținii cunoscători ai psihologiei specifice lui Royal Navy, și, dintr-o trăsătură de condei, fostul caporal îi ordona să-și distrugă flota! NU! Trebuia să spună „nu“ acestui act de sabotaj și să-și înainteze demisia. Redactă deci memoriul cerut de Hitler, dar își susținu punctul de vedere în termeni curtenitori și hotărîți totodată.

Cîteva zile mai tîrziu, Raeder îi telefonă amiralului Dönitz, care se afla la Paris, pe bulevardul Suchet.

Dönitz, voi ieși la pensie... Da, sînt obosit, am slujit destul... Și am intenția să vă propun pe dumneavoastră sau pe amiralul Carls ca succesor... Comunicați-mi în următoarele douăzeci și patru de ore dacă starea sănătății vă permite să vă asumați funcția de amiral-șef.

Amiralul Dönitz comanda flota de submarine a Reichului. Propunerea lui Raeder l-a surprins. Preocupat numai de submarinele lui, nu cunoștea pe atunci diferendul dintre marele-amiral și Hitler în problema bastimentelor gigant... Cu gândul că, aflându-se în cel mai înalt post al marinei, va putea să ofere submarinelor lui toate mijloacele pe care le dorea, din ambiție, acceptă.

Între timp, Hitler a încercat, fără a insista prea mult, să-l determine pe marele-amiral Raeder să revină asupra hotărârii sale⁶.

30 ianuarie 1943.

Führerul îl preferă pe Dönitz amiralului Carls. Dönitz⁷ era omul submarinelor, singurele capabile să câștige războiul pe mare. În el va găsi un aliat în această chestiune a dezarmării marilor nave de suprafață.

În ziua când și-a luat funcția în primire, amiralul Dönitz, conform regulamentului, s-a prezentat la Hitler. Deși

⁶ Marele-amiral Erich Raeder a fost numit inspector general al flotei. Adus în fața Tribunalului din Nürnberg pentru crime de război (inavazia Norvegiei), a fost condamnat, în 1946, la închisoare pe viață și internat în închisoarea din Spandau. Eliberat de aliați în 1955, s-a retras la Lippstadt, unde a scris mai multe lucrări, printre care memoriile intitulate *Viața mea*.

⁷ De origine prusacă, dintr-o familie de moșieri care a dat pastori și ofițeri devotați comunității prusace, la Dönitz simțămîntul supunerii, al unei discipline riguroase era ereditar. Intrat în marină în 1910, îmbarcat pe *Breslau* în 1913 în calitate de locotenent, a rămas pe această navă din 1914 pînă în 1916 în Bosfor, înainte de a deveni ofițer de cart, apoi comandant al unui submarin. Înfrîngerea din 1918 l-a făcut pe Dönitz să sufere. Fără să se amestece în politică, el aproba toate mișcările patriotarde. Din 1924 pînă în 1927 a fost repartizat pe lângă statul-major al marinei, la Berlin. Din 1930 pînă în 1934 a fost șeful statului-major al bazei maritime din Marea Nordului. Dorind suprimarea cu orice preț a restricțiilor impuse de tratatul de la Versailles, mai ales cele privitoare la marină, el a aplaudat programul lui Hitler. Între 1934 și 1935 a navigat pe *Emden* în Oceanul Indian. Apoi a privit cu multă bucurie și orgoliu încălcarea brutală a tratatului de la Versailles. Pe Hitler l-a înfilnit de cîteva ori, în 1934 și 1942, la conferințe la care asistau și unii șefi ai marinei militare. „Doream să dispun de cele mai mari posibilități de a acționa, pe care această funcție mi le oferea. În cursul anilor precedenți am avut foarte mult de suferit din cauza concepțiilor prea exclusiv continentale ale conducerii politice și ale înaltului comandament al Wehrmachtului. Cu toate eforturile marelui-amiral Raeder, nu s-a recunoscut în suficientă măsură că Anglia constituie principalul nostru adversar”, avea să scrie în cartea sa *Dix ans et vingt jours* (Editura Plon).

nu-și ascundea gravitatea, răspunderile, dificultățile pe care le implica funcția sa de șef suprem al marinei militare, totuși, exultând de bucurie, se și vedea în măsură să realizeze toate planurile pe care le elaborase.

Hitler atacă imediat problema marilor nave de suprafață. Vreme îndelungată îi explică noului comandant-șef de ce a ordonat marelui-amiral Raeder dezarmarea unor bastimente ca: *Tirpitz*, *Scharnhorst*, *Scheer*, condamnate din cauza proporțiilor lor.

— Veți admite, spuse Hitler, că nu au reușit nici un succes însemnat atunci când au ieșit... Dimpotrivă, vasele mici, contratorpiloarele, crucișătoarele auxiliare au scufundat tonajul inamic. Nu mai vorbesc de submarinele dumneavoastră...

Când Hitler termină, Dönitz se mărgini să spună:

— *Mein Führer*, nu cunosc încă suficient marile probleme ale marinei.

Hitler era mulțumit. Găsise, în sfârșit, un șef al flotei care părea că îi împărtășește vederile, care nu-l contrazisese.

Înapoiat la Berlin, marele-amiral Dönitz chibzui îndelung la cele spuse de führerul său. Să condamni marile bastimente, să le dezarmezi și să le trimiți la fier vechi e mai ușor de spus decât de făcut. În primul rând trebuiau aduse înapoi în Germania, ceea ce ridica problema protecției lor pe tot parcursul, din fiordurile norvegiene până la Kiel sau Wilhelmshaven. Englezii, ca întotdeauna bine informați, nu vor întârzia să aștepte plecarea lor din fiordurile norvegiene! Rolul *Tirpitz*-ului — fie și la ancoră — de *fleet in being* va înceta. Apoi va fi nevoie de luni întregi pentru a dezmembra aceste vase pe șantiere, iar operația va solicita un mare număr de oameni. Artileria lor era concepută pentru nave, și nu pentru o poziție fixă, într-o fortăreață. În sfârșit, Dönitz se gîndea la moralul acestor echipaje, debarcate. Poate chiar, fără să și-o mărturisească, în mod nelămurit i se contura imaginea lui de mare-amiral al unei flote fără bastimente mari de suprafață... Raeder a avut, fără îndoială, motive să se împotrivească ordinelor führerului!

Chiar de la preluarea funcției sale, Dönitz se afla în fața unei probleme serioase a cărei rezolvare implica grave consecințe. Studie cu atenție planurile de dezarmare întocmite de predecesorul său, planuri pe care acesta nu le prezentase și care îi dădeau mult de gîndit.

8 februarie 1943.

La nouă zile după ce a luat comanda, marele-amiral Dönitz îi înaintă lui Hitler raportul său privind dezarmarea marilor bastimente. Se supusese, cam fără tragere de inimă, fără convingere.

La această conferință nocturnă asistau amiralul Krancke, atașat la statul-major al fűhrerului, și Speer. Prezența ministrului armamentului și al producției de război indica limpede semnificația pe care Hitler voia s-o dea conferinței.

Dönitz își expuse planurile de dezarmare a marilor bastimente. Citi textul ea și cum și-ar fi citit propria lui condamnare la moarte. Fűhrerul nu făcu nici o obiecție. Obținuse satisfacție. Totuși, făcu o remarcă.

— Dacă molibdenul importat din Portugalia nu ne va mai parveni, s-ar putea să fie necesar să demontăm câteva vase. Astfel vom putea recupera oțelul și nichelul din blindaje. În eventualitatea aceasta, voi da ordinele necesare.

Între timp se făcuse târziu. Nu se hotărîse totul și, în special, nu se hotărîse viitorul vaselor grele. Pe de altă parte, Dönitz trebuia să se înapoieze la Berlin. S-au înțeles ca această problemă să fie rezolvată de către amiralul Krancke, începînd chiar de a doua zi, în absența marelui-amiral. Înainte de a pleca, Dönitz declară pe un ton ferm, cu precizia care îi era caracteristică atunci cînd vorbea: „Pînă atunci, numai eu răspund de ordinele de luptă date marilor nave de suprafață, ori de cite ori apare un obiectiv valabil și există o șansă de succes. Adaug că, odată aflat în larg, ofițerului care comandă va trebui să-i revină întreaga inițiativă de a acționa și de a se bate, conform situației tactice, fără a aștepta instrucțiuni speciale de la eșalonul superior. În asemenea împrejurări trebuie să ne așteptăm și la pierderi“.

Amiralul îl privi pe fűhrer. Logica raționamentului era atît de riguroasă, încît Hitler nu putu decît să-l aprobe.

— Vă dau aprobarea mea totală și definitivă asupra acestor puncte⁸, spuse el.

Amiralul Dönitz aprecie, pe drept cuvînt, că a cîștigat o mică victorie.

16 februarie 1943.

Sir Winston tuna și fulgera, era într-o dispoziție execrabilă. Se întorcea dintr-un lung periplu mediteranean. Mai

⁸ După minuta conferinței din 8 februarie 1943. *Brassey's Naval Annual* (p. 308—310).

întîi fusese la Adana pentru a încerca să-i constrîngă pe turei să declare război Germaniei, acum cînd armatele acesteia începeau să se prăbușească. După Cipru și Cairo plecase cu avionul la Tripoli. Acolo asistase la intrarea triumfală a armatei a VIII-a, a Highlander⁹-lor din Divizia 51, cu cimpoaiele în frunte. În seara aceea, în fața unui număr de vreo 2 000 de ofițeri și soldați, a brodat o cuvîntare pe tema: „În fiecare seară cînd ne instalăm corturile noastre rătăcitoare, am mai parcurs o etapă spre patrie“¹⁰.

Apoi se dusesse la Alger să se întîlnească cu Eisenhower, amiralul Cunningham, de Gaulle, Giraud, Noguès, Peyrouton.

De îndată ce se înapoiase la Londra, la 11 februarie, premierul britanic prezentase în Camera Comunelor o dare de seamă cu privire la conferința de la Casablanca¹¹, la convorbirile avute cu Ismet İnönü, la turneul său prin Mediterana și la situația generală.

Discursul său durase două ore — o expunere remarcabilă! Și toate acestea pentru a se trezi în Downing Street, tîntuit la pat de o inflamație la baza unui plămîn și cu febră. Doamna Churchill i-a îndemnat pe medici să-i recomande un repaus total. Medicul său curant, lordul Moran, i-a prescris un medicament nou: M. și B. L-a auzit pe dr. Geoffroy Marshall de la Guy's Hospital spunîndu-i cu un aer echivoc: „Aveți o pneumonie, sir, boala bătrînilor!“ L-a întrebat de ce e considerată așa. „Pentru că îi răpune foarte ușor!“ Ce răspuns stupid! Ca și cum el s-ar lăsa răpus cînd se simte plin de viață și de elan.

Călcîndu-și pe inimă, s-a resemnat la regimul de repaus. În pat citi romanul *Moll Flanders*, despre care auzise multe aprecieri bune.

Adeseori sir Winston se întrerupea din citit, iar gîndurile lui zburau de la Adana la Alger, la Moscova, unde ar fi vrut să se ducă, la Washington, unde se afla Eden...

Se mai gîndea și la un anume domn Thomson, care, odată cu urările de însănătoșire, îi transmisese fotografia unui leu pe care-și propunea să i-l dăruiască. Era foarte amabil, dar ce să facă el cu un leu, desigur, n-o să-l plimbe de zgardă prin Hyde Park... Și *Tirpitz*-ul? Ce se întîmpla cu acest animal? Părea că nimeni nu se mai ocupă de el. Și sir Win-

⁹ Unitate scoțiană. — *Nota trad.*

¹⁰ Imnul lui James Montgomery.

¹¹ De la 14 la 24 ianuarie.

ston, în pofida interdicției doamnei Churchill și a medicilor, luă o foaie de hîrtie și scrisese: 16 februarie 1943 — *Primul ministru către șeful operațiilor combinate, administratorul-trezorier general, primul lord*¹², *șeful statului-major al aerului și comandantul-șef al aviației de bombardament.* (Nu uitase pe nimeni.)

Ați renunțat la ideea unui atac împotriva Tirpitz-ului în timp ce se află ancorat la Trondheim? Ni s-a vorbit mult despre treaba aceasta acum cinci luni, dar n-a ieșit nimic — patru sau cinci planuri, cel puțin, erau în studiu. Pare într-adevăr rușinos ca italienii să se vădească în așa măsură superiori nouă în atacarea navelor care stau ancorate. Ce s-a întimplat cu torpilele ghidate și cu minele remorcate?

V-aș fi foarte obligat dacă ați examina situația, în măsura posibilului împreună, și mi-ați înainta un raport. Este cumplit să vedem răsplata care ne așteaptă și să nu avem pe nimeni, toluși, care să fie în stare să găsească mijlocul de a o câștiga¹³!

Calmat, sir Winston reluă lectura romanului *Moll Flanders*.

La Berlin, marele-amiral Dönitz îl avansă pe comandorul Topp la gradul de contraamiral. La 21 februarie, Topp părăsi cu părere de rău *Tirpitz*-ul și echipajul său. La 26 fu înlocuit de către comandorul Hans Meyer. În aceeași zi de 26 februarie, marele-amiral Dönitz sosea la Vinnița, la granița de apus a Ucrainei, unde fűhrerul își avea marele cartier general. Întrucît ajunsese la aceleași concluzii ca și predecesorul său în problema marilor bastimente de suprafață, venea să vorbească cu Hitler despre aceasta. Amiralul era destul de îngrijorat de modul cum avea să reacționeze fűhrerul la ceea ce intenționa să-i comunice.

De data aceasta Speer nu era de față. La conferință asistau amiralul Krancke, comandorul von Puttkamer și generalul-locotenent Jodl. Dönitz începu imediat să-și expună părerile, simplu și limpede:

— Fűhrerul nostru a hotărît mai demult că nu ne putem permite să lăsăm marile noastre bastimente în stare de inactivitate, pentru că nu sînt în măsură să intre în luptă. Ca rezultat al acestei hotărîri, *Hipper*, *Leipzig* și *Köln* urmează să fie

¹² Primul lord al Amiralității. — *Nota trad.*

¹³ Winston Churchill. *Le Tournant du destin*, vol. II, anexa A.P., 506—507 (Editura Plon).

dezarmate. Ele vor fi urmate curînd de *Schlesien* și de *Schleswig-Holstein*.

Se părea că Dönitz este întru totul de partea fîhrelui. Mai mult, în afară de crucișătorul greu *Hipper*, el voia să dezarmeze două crucișătoare ușoare, *Leipzig* și *Köln*, ba chiar și contratorpiloare! Toți așteptau continuarea expozeului. Cu calm, rostind rîspicat fiecare cuvînt, așa cum obișnuia ori de cîte ori avea lucruri importante de spus, Dönitz continuă:

— Pe de altă parte, sînt de părere că convoaiele către Arhanghelsk constituie obiective excelente pentru navele mari și consider de datoria mea, în vederea sprijinirii soldaților noștri care au de dat lupte grele pe Frontul de răsărit, să exploatez la maximum posibilitățile de a intercepta aceste convoaie. În consecință, consider ca hotărîtoare trimiterea vasului *Scharnhorst* în Norvegia pentru a întări Grupul de Nord. *Tirpitz*, *Scharnhorst* și, pentru moment, *Lützow*, împreună cu 6 distrugătoare, vor alcătui o forță navală suficient de puternică.

Surprins, Hitler îl privi pe marele-amiral, ale cărui spuse se deosebeau de raportul transmis cu cîteva zile înainte. Nu se aștepta să audă asemenea cuvinte din gura acestui ofițer, care, în funcțiile sale anterioare, pretinsese întotdeauna acordarea unui sprijin cît mai mare războiului submarin.

Iritat, Hitler luă cuvîntul:

— Mă opun categoric unei angajări, indiferent de ce natură, a navelor de suprafață. Începînd cu *Graf Spee*, înfrîngerile pe mare s-au succedat una după alta. Nu! aceste mari bastimente sînt de domeniul trecutului. Prefer să recuperez oțelul, nichelul pe care-l conțin, decît să văd metalul acesta prețios dispărînd în cursul unei acțiuni navale.

— Nu este vorba de sacrificarea lor, ripostă Dönitz. Ieșirile și riscurile de a fi distruse vor fi riguros limitate prin restricțiile pe care le voi impune. Totuși, comandanții, odată aflați în larg, nu trebuie să fie îngreunați în acțiunea lor de nici o interdicție, de nici o cenzură. În aceste împrejurări, ei vor fi singurii chemați să aprecieze situația, și răspund pentru ei!

— N-am dat niciodată un ordin comandanților voștri care să aibă un asemenea caracter limitativ. Dacă se află în contact cu inamicul, trebuie să angajeze lupta. Ceea ce am spus, și ceea ce repet, este că, după părerea mea, aceste mari bastimente n-au nici cea mai mică eficiență, replică

Hitler. În timp ce echipajele lor se odihnesc la căldură pe aceste vase confortabile, se distrează la bord, fac schi pe uscat, soldații noștri luptă din greu în zăpezile Rusiei, hărțuiți de un dușman necruțător. Vasele dumneavoastră sînt incapabile să oprească convoaiele. Ultimul convoi număra 25 de vase, ticsite cu tunuri, tancuri și avioane, care au venit să întărească Frontul de răsărit. Este intolerabil!

Hitler ridică din ce în ce mai mult tonul. Marele-amiral, cu fălcile încheștate, cu buzele lui subțiri strînse, răminea impasibil.

— În loc de a dezarma cele două mari bastimente, răspunse el cu răceală, consider, dimpotrivă, că e de datoria mea să le fac să intre în acțiune împotriva inamicului, ori de cîte ori aceasta va fi posibil și obiective valabile se vor afla în bătaia tirului lor.

Führerul își dădu seama de tenacitatea lui Dönitz. Se afla în fața unui prusac, a unui marinar, care, politicos, dar categoric, îi ținea piept, gata să se retragă dacă ordinele date de el, de Hitler, nu erau în concordanță cu concepțiile lui cu privire la strategia navală. Și nu putea să schimbe marii-amirali la fiecare șase luni!

Pe neașteptate, Hitler acceptă să-l lase pe *Scharnhorst* să se alăture Grupării navale de Nord. Cum nu voia să se recunoască invins, întrebă:

— După părerea dumneavoastră, domnule mare-amiral, cît timp vă este necesar pentru a găsi un obiectiv—care să merite o ieșire a marilor cuirasate?

— Trei luni.

— Chiar dacă vă acord șase luni, la capătul acestei perioade veți reveni să mă vedeți și veți fi silit să admiteți că am avut dreptate.

În felul acesta, führerul a avut ultimul cuvînt. Dar amiralul obținuse un răgaz pentru marile sale nave de suprafață. Era tot ceea ce-și putea dori.

La această conferință nu s-a mai pomenit nimic despre *Tirpitz* și nici despre *Scharnhorst*, ci numai despre submarinele care continuau să fie scumpe inimii lui Dönitz¹⁴.

¹⁴ După minuta conferinței S.311 din 26 februarie 1943, redactată la Berlin la 5 martie 1943 de către marele-amiral Dönitz, după notele luate în cursul conferinței (*Brassey's Naval Annual 1943*) și *Dix ans et cinq jours* (Marele-amiral Dönitz) (Editura Plon).

După această întrevedere, Dönitz se întreba dacă Hitler nu-l va îndepărta curînd din funcția sa de comandant-șef al marinei militare. Nu s-a întîmplat nimic.

Despre dezarmarea *Tirpitz*-ului și a celorlalte cuirasate n-a mai fost niciodată vorba.

Karl Dönitz hotărî imediat alcătuirea unei puternice forțe de luptă, pe care o puse sub ordinele contraamiralului Kummetz. De asemenea, fu de părere că Trondheim se afla prea departe de Arctica, pe unde treceau convoaiele. Dădu ordin ca *Tirpitz* să fie trimis spre nord, la 70° latitudine, în fiordul Alta. La 15 martie, marele cuirasat părăsea Trondheim pentru Narvik. În ziua de 30 a aceleiași luni pornea spre fiordul Alta.

CAPITOLUL AL XIII-LEA

'SIR CLAUD PREGĂTEȘTE „OPERAȚIA SOURCE“

— Sinteți gata?

— Da, sir.

— Bine. Vom porni atacul cît mai curînd posibil. Fixez ziua Z pentru aproximativ 20 septembrie. E timpul cel mai potrivit, căci nopțile sînt încă lungi, iar clarul de lună va înlesni navigația în fiorduri. După data de 24 va fi prea tîrziu.

În această zi de 29 august 1943, contraamiralul submarinelor, sir Claud Barry, sir Claud, cum îi spuneau simplu echipajele, dădea la Amiralitate ultimele instrucțiuni comandorului W.E. Banks, însărcinat să coordoneze antrenamentul submarinelor de tip X și cel al echipajelor lor. Comandorul G.D.S. Davies, șeful său de stat-major, care pregătise toate planurile operației, era și el de față.

— Să nu lăsăm să treacă această dată, insistă amiralul. Primăvara trecută nu eram gata. Acum însă...

Amiralul puse mîna pe un dosar, pe a cărui copertă scria: „Operația Source“.

— Banks, plecați înapoi la Loch Cairnbawn. Începînd de la 1 septembrie sistați toate permisiile. Nimeni — am spus nimeni — nu va putea intra sau ieși din incinta bazei.

Până la noi ordine, rețineți toate vasele în loch¹. O indiscreție este oricând de temut. Un om care a băut un pahar mai mult într-o circumștață, o femeie guralivă. Unii dintre membrii echipajelor s-au căsătorit recent, nu-i așa?

— Da, domnule amiral, dar îmi asum toată răspunderea pentru discreția lor.

Willie Banks se gîndea la locotenentul Cameron, care chiar în acel moment se afla în permisie la Iverness, împreună cu tinăra lui soție. Se gîndea la locotenentul Place, căsătorit de curînd cu Althea Tickler, al treilea ofițer W.R.E.N.S. de pe nava *Varbel*. Căsătoria a avut loc la 17 iulie, cu puțin înainte ca baza de la Port Bannatyne să fi fost transferată la Loch Cairnbawn — portul secret al flotei britanice — și nunta lui Godfrey cu Althea a adus o perturbare plină de voieșie în serviciu. Toți voiau să asiste la ceremonie. Dar numai Henty-Creer, zis „Tigrul” din cauza părului lui roșu, a reușit să obțină o permisie, în calitate de cavalier de onoare. În răstimpul acestor cîteva zile, Philip a luat comanda lui X-7, iar Terry-Lloyd continua antrenamentul lui X-5. La înapoiere, Henty-Creer a povestit cum, în ajunul ceremoniei, a trebuit să caute o biserică prin împrejurimi, întrucît cea din Grimsby ă fost distrusă de un bombardament recent.

Dar altceva îl îngrijora pe comandor. La Port Bannatyne, Althea dactilografiasse ordinele privind misiunea lui X-7, ambarcațiunea soțului ei. I-a spus oare ceva despre asta lui Godfrey, care, ca și celelalte echipaje, nu putea să nu bănuiască scopul viitoareii operații? Da, fără îndoială, dar „Willie” Banks avea o încredere absolută în ei. Totuși, conform unui regulament care prevedea că soțul și soția nu trebuie să lucreze în același serviciu, a cerut să i se dea lui Althea un alt post.

Banks le cunoștea bine pe Eva Cameron, Althea Place, Susan Martin². O clipă își imaginează îngrijorarea acestor tinere soții cînd va sosi momentul plecării și, apoi, zilele, poate lunile, de tăcere care vor urma. Dar comandorul alungă aceste gînduri. Doi ani de muncă aveau să-și vadă acum împlinirea, rezultatele. Sir Claud Barry deschide dosarul „Operația Source” și-l parcurge cu privirile, ca unul care cunoaște toate

¹ Denumire scoțiană atribuită brațelor de mare strîmte. — *Nota trad.*

² În perioada respectivă, Susan Martin era în W.R.E.N.S., încadrată la Royal Naval Air Station din Lee-on-Solent. Ea se cunoștea cu doamnele Cameron și Place.

amănuntele unei probleme îndelung chibzuite și care vrea s-o vadă pentru ultima oară în ansamblul ei.

— Șase submarine mari, spuse el în cele din urmă, vor sosi mâine și poimîine la Loch Cairnbawn. Acestea vor fi *Thrasher*, *Truculent*, *Stubborn*, *Syrtis*, *Sceptre* și *Seanymp* — toate echipate în vederea operației. La Scapa, *Satyr* și *Seadog* vor fi ținute în rezervă, pregătite să ridice ancora în douăzeci și patru de ore. Între 3 și 5 septembrie vor fi efectuate în larg exerciții de remorcare, precum și de transbordare a echipajelor, de traversare și operaționale între submarinele X și marile submarine. Apoi, după reglarea finală a busolelor, toate submarinele de tipul X vor fi ridicate pe bordul vasului *Bonaventure* pentru fixarea încărcăturilor explozive. În ultimul moment vor fi imbarcate proviziile și se vor da instrucțiuni complete. Mîine, la Loch va veni *Titania*, care va servi ca vas de aprovizionare. Cred că n-a fost uitat nimic. Davies vă va însoți, Banks, pentru a transmite aceste instrucțiuni. E bine. Vă mulțumesc. Al! Cu două-trei zile înainte de plecare am să vin și eu. Dar să nu anunțați această inspecție. Totul trebuie să se desfășoare în chipul cel mai firesc, fără zarvă.

„Willie“ Banks îl salută pe contraamiral și plecă, însoțit pînă la poarta Amiralității de vechiul său prieten Davies.

Rămas singur, sir Claud căzu o clipă pe gînduri. Se revedea la Loch Cairnbawn făcînd inspecția pe *Arthur* înainte de „Operația Tittle“. Între timp, Larsen, Brewster și ceilalți s-au reîntors cu toții, în afară de unul, Evans. Acum ei erau din nou angrenați în lanțul preocupărilor rutiniere. Sir Claud se gîndise să folosească din nou ambarcațiunile norvegiene pentru a remorca micile submarine. La începutul anului 1942, în plină iarnă, unul din aceste vase a încercat chiar să remorcheze un submarin X pe vreme rea. Dar euterul norvegian s-a dovedit incapabil să tragă mica ambarcațiune. Pe de altă parte, vasele acestea proveneau de la Alesund, Trondheim și Narvik. Ele au fost construite după modelul obișnuit în aceste regiuni și ar fi fost riscant să fie trimise în Extremul Nord, unde staționa pe atunci flota germană. A trebuit să renunțe la acest mijloc, așa cum a trebuit să abandoneze și ideea de a lăsa submarinele X să traverseze singure Atlanticul de Nord. Poate că vasele ar fi rezistat numai cu propriile lor mijloace; inginerul Varley, care le-a construit, a prevăzut dotarea lor cu o rezervă suficientă de carburant pentru a-și atinge obiectivul și a se întoarce la bază. Dar rezistența umană își are limitele ei. După opt zile de navigație pe mare —

și ce mare! —, echipajul n-ar mai fi avut condiția psihică și fizică pentru a ataca inamicul cu oarecare șanse de succes. Acest fapt i-a făcut pe sir Claud Barry și pe Davies să se gîndească la folosirea a două echipaje, unul pentru traversare, altul pentru atac, acesta din urmă rămînînd în repaus relativ pe submarinul mare care îl remorca.

Sir Claud cunoștea în cele mai mici amănunte toate coastele Marii Britanii, căci străbătuse de nenumărate ori mările care o înconjurau. Și, totuși, se ridică și se îndreptă spre o masă mare pe care era desfășurată o hartă maritimă găurită de bolduri, însemnată cu creionul, marcată cu cruci. Coastele de est, nord-est și apele teritoriale britanice! Are sub ordinele sale un număr destul de mic de submarine ca să le apere, și iată că pentru această „Operație Source“ este nevoit să scoată din dispozitivul de apărare a coastelor aproape toate submersibilele lui de tipul „T“ și „S“³. O făcea cu părere de rău. Dar numai încercările de remorcare cu aceste submarine mari au dat rezultate satisfăcătoare. După numeroase experiențe, s-a fixat asupra unei parime de remorcare din cîneșă de Manila, care avea în interior un cablu telefonic pentru a permite menținerea legăturii între cele două vase. Odgonul acesta lung de aproximativ 200 m era greu. Au fost dispuse la intervale regulate niște flotoare din lemn de balsa pentru a-l face să plutească mai ușor.

Deci, 6 submarine mari aveau să remorcheze 6 submarine mici pînă la locul de unde ținta devenea accesibilă, undeva cît mai aproape cu putință, la o zi sau două de navigație, nu mai mult; acolo trebuia să se facă transbordarea echipajelor.

Pentru această remorcare neobișnuită erau prevăzute patru perioade: la plecare submarinul cel mare și submarinul X trebuiau să navigheze la suprafață, cu o viteză foarte redusă, căci submarinul de buzunar lua apă la cea mai mică hulă.

Apoi, în cursul traversării Mării Norvegiei, submarinul X trebuia să navigheze în imersiune la 4 sau 5 m, iar submarinul cel mare la suprafață cu viteză normală și fără ca echipajul de traversare al lui X să aibă de suferit. Pentru aerisire micul submarin urma să iasă la suprafață de trei-patru ori în douăzeci și patru de ore, timp de cîte douăzeci de minute, cîerculînd, bineînțeles, cu viteză redusă.

Cea de-a treia perioadă — ambele vase în imersiune — era prevăzută pentru ultimele două zile de navigație, cînd

³ Submarinele din seria tip „T“ (*Truculent, Thrasher*) aveau 1 090 de tone, cele din seria tip „S“ (*Sceptre* etc.) 670 de tone.

avioanele sau navele inamice le-ar fi putut repera. În timpul ventilației submarinelor X, acestea trebuiau, desigur, să se mențină la suprafață, beneficiind de supravegherea submarinului mare, aflat în imersiune la o adâncime care să permită exercitarea controlului cu ajutorul periscopului.

În sfârșit, pentru ultima manevră, transbordarea echipajelor, se revenea la situația din prima etapă: ambele submarine la suprafață.

Sir Claud își imagina toate aceste operații, verificate prin nenumărate exerciții — acum „vedea” cele douăsprezece vase cu cei 400 de oameni ai lor înaintind pe întinsul Oceanului Atlantic spre inamic. Flota inamică, căci pe ea avea s-o atace sir Claud, se afla în fiordul Alta, ceva mai sus de paralela 70°. În această zonă a Arcticii fusese semnalată prezența bastimentelor *Tirpitz*, *Scharnhorst* și *Lützow*... Da, dar vor rămâne ele acolo?

Sir Claud prevăzuse totul, totul în afară de imprevizibil, oricând posibil când e vorba de mare și de surprizele ei. Trebuia să se conteze și pe noroc.

Operația generală intitulată „Source” se putea realiza în trei variante:

1. „Operația Funnel”, atacul urmînd să aibă loc la nord de latitudinea 70° (fiordul Alta).
2. „Operația Empire” — la Narvik (între 67° și 69°).
3. „Operația Force” — la Trondheim (între 63° și 65°).

Unde se va afla flota germană la 20 septembrie, ziua Z?

Amiralul submarinelor o va ști din mesajele membrilor Rezistenței norvegiene. În fiecare regiune erau cîte doi sau trei, dotați cu aparate de radiotelegrafie. O va ști din fotografiile aeriene luate de către avioanele Spitfire, recent instalate la Vaenga, în Uniunea Sovietică. O va ști de la submarinele aliate care patrulează în largul coastelor norvegiene.

Amiralul a cerut ca frecvența acțiunilor de cercetare să fie sporită cu mult timp înainte de atac, în așa fel încît să nu atragă atenția germanilor, să nu-i pună în gardă. Printr-o cercetare de ultimă oră avea să știe care este amplasamentul cuirasatelor și al barajelor de plase pe care submarinele trebuiau să le străbată, fie trecînd pe sub ele, dacă plasele nu atingeau fundul, fie tăindu-le ochiurile cu foarfecele.

Or, zona Alta se afla în afara razei de acțiune a avioanelor de cercetare care decolau din nordul Scoției. Contraamiralul Barry a studiat deci situația cu comandantul-șef al Home-Fleet-ului. Sovieticii aveau, într-adevăr, avioane de cercetare

și un serviciu fotografic, dar nu se puteau bizui exclusiv pe ei, nu puteau lăsa ca succesul unei asemenea operații să depindă de alții. La 12 mai 1943, Amiralitatea a luat hotărîrea de a trimite în nordul Uniunii Sovietice echipaje britanice și personalul de specialitate, respectiv fotografii necesari. A trebuit să aștepte pînă la 30 iulie pentru a obține acordul Ministerului Aerului. Amiralul Fisher, care se afla la Moscova, a fost rugat să-și dea avizul. A consultat chiar el autoritățile sovietice, care s-au declarat de acord să primească la Murmansk o unitate de fotografi britanici.

La Vaenga se afla un teren al aviației sovietice, un teren destul de ciudat: un șanț lung, foarte lung și îngust, trasat în linie absolut dreaptă într-o pădure de brazi, o tranșee. Hangare, dispuse printre copaci, ca un fel de creștături și care dădeau direct pe această pistă, adăposteau avioanele sovietice. La 21 august totul era pregătit pentru ca avioanele Mosquito să-și ia zborul. Dar, din păcate, condițiile atmosferice execrabile din Uniunea Sovietică au făcut să întîrzie ora plecării.

În cele din urmă, pe data de 27, cu două zile înainte de această reuniune de la Amiralitate, au putut să se imbarce împreună cu tot materialul lor, din insulele Faeroerne, pe bordul distrugătoarelor *Musketeer* și *Mahratta*. În peninsula Kola aveau să ajungă la 31 august.

Amiralitatea a început să se impacienteze. Oare dispozitivul acesta de cercetare aeriană va fi gata să funcționeze în termen util, respectiv pînă la 20 septembrie, data stabilită pentru „Operația Source“?

La 3 septembrie au ajuns la Vaenga 3 Spitfire, ale căror echipaje au fost bine primite de aviatorii sovietici. Britanicii s-au apucat imediat să-și pună la punct aparatele și să-și instaleze laboratoarele de dezvoltare. La 7 septembrie avioanele Spitfire și-au luat zborul, îndreptîndu-se spre apus. Comandantul lui Photographic Reconnaissance Unit era căpitanul D.M. Furniss. În viața civilă, bancher din City, Furniss și-a organizat treaba cu aceeași pricepere ca și afacerile sale. Sub ordinele lui se aflau locotenenții S.L. Robinson, australianul Dixon, Tairhurst, Walker și Hardman⁴.

Din primul zbor căpitanul Furniss a observat în fiordul Alta vasele *Hipper* și *Scheer* și le-a fotografiat. Pe *Tirpitz*

⁴ Walker avea să fie ucis deasupra fiordului Alta, Hardman mai tîrziu, în golful Biscaya.

I-a reperat Dixon, care a și fotografiat marele cuirasat. A.A. a bastimentelor abia dacă i-a luat în seamă. Nici un avion inamic n-a încercat să intercepeze aceste rapide Spitfire.

Dacă amiralul și-ar fi făcut inspecția la Loch Cairnbawn cu vreo cincisprezece zile mai devreme, ar fi asistat la cea mai frumoasă și cea mai puțin singeroasă bătălie. În ziua aceea n-avea loc nici o imersiune, submarinele pitice nu executau nici un fel de exerciții. Echipajele le-au abandonat pentru a se împărți în două tabere: cea a armatei de invazie, care a ocupat pozițiile de pe colinele din jurul Loch-ului, cealaltă de apărare a bazei. Munițiile erau de un singur tip: bulgări de turbă.

Cind armata de invazie se dezlănțui, coborînd spre bază, a fost întîmpinată cu aceste proiectile inofensive, lansate odată cu strigăte puternice: „John, ești mort!... Bill! ești prizonier... N-ai dreptul!...” Niște copii mari!

Circumile și sălile de dans îi atrăgeau pe toți acești tineri, dar la H.H.Z. nu se afla așa ceva... făceau mai mulți kilometri pe micile drumeaguri din Highlands pentru a ajunge fie la *Kylesku Inn*, unde o chelneriță cu obraji rumeni le servea tot atîtea porții de ouă cu slănină, ceai și whisky cît poșteau, fie în satul Drumberg. Acolo dansau pînă la două-trei spre ziuă dansuri populare cu localnice voinice. Dimineata se inapoiau obosiți. Cînd au văzut *Titania* acostînd, au înțeles că atacul se apropie. Apoi, în zilele de 30 august, 31 august și 1 septembrie au sosit 6 submarine mari. Comandanții submersibilelor au luat imediat legătura cu căpitanul comandor D.C. Ingram, cu Davies și Banks. Știrea că „toate permisiile sînt suprimate, că orice corespondență e interzisă” a fost ca un șoc.

Ziua pe care au dorit-o atît de mult era deci foarte aproape. Se gîndeau la familiile lor, cu care li se tăiasе brusc orice legătură, și așteptarea deveni greu de suportat. De vreme ce s-a hotărît, mai bine să se termine imediat.

Loch Cairnbawn zumzăia de activitate ca un stup. Submarinele mari făceau exerciții de remorcare a celor mici, la suprafață și în imersiune. Echipajele legau cunoștințe la un pahar cu bere, la popota bazei, sau în larg, în timpul exercițiilor. Cîteva figuri s-au impus imediat. Scoțianul Donald Cameron, care trebuia să-l ducă la atac pe X-6, *Piker*, întîlni alt scoțian, pe căpitanul Robert Alexander, care comanda vasul *Truculent*, un bărbat roșu la față, flăcău zdravăn, vesel și vioi, cu pomeții împodobiți cu două smocuri de păr, care îi dădeau un neîndoios aer de „bătrîn lup de mare”.

Alexander era vestit în marea familie a marinarilor de pe submarine pentru amabilitatea, distincția, precum și pentru calitățile lui de ofițer de marină.

De asemenea, mai era McIntosh, înalt și slab, care bea virtos și se lăuda că descinde din „ocnași“ australieni; la acest gentleman calmul, curajul și cunoștințele tehnice se îmbinau armonios. McIntosh comanda vasul *Sceptre*, care avea să-l remorcheze pe *X-10*, condus de compatriotul său, energicul Hudspeth. Davies, ajutat de „Willie“ Banks, a întocmit tabelul echipajelor afectate submarinelor *X*, după cum urmează:

S/M THRASHER *X-5*

	Cdt. Cpt. A.R. Hezlet
<i>Echipa de</i>	Cdt. Cpt. J.H. Terry-Lloyd
<i>traversare</i>	Echipaj B.W. Element
	N. Garrity
<i>Echipa</i>	Cdt. Cpt. Henty-Creer
<i>operațională</i>	Echipaj Sublt. T.J. Nelson
	Sublt. D.J. Malcolm
	R.J. Mortiboys

S/M TRUCULENT *X-6*

	Cdt. Cpt. R.L. Alexander
<i>Echipa de</i>	Cdt. Cpt. A. Wilson
<i>traversare</i>	Echipaj J.J. MacGregor
	W. Oxley
<i>Echipa</i>	Cdt. Cpt. D. Cameron
<i>operațională</i>	Echipaj Sublt. J.T. Lorimer
	Sublt. R.H. Kendall
	E. Goddard

S/M STUBBORN *X-7*

	Cdt. Cpt. A.A. Duff
<i>Echipa de</i>	Cdt. Cpt. P.H. Philip
<i>traversare</i>	Echipaj J. Magennis
	F. Luck

<i>Echipa operațională</i>	Cdt.	Cpt. B.C.G. Place
	Echipaj	Sublt. L.B.C. Whittam
		Sublt. R. Aitken
		W.M. Whitley

S/M SEANYMPH
X-8

	Cdt. Cpt. J.P.H. Oakley
<i>Echipa de</i>	Cdt. Cpt. J. Smart
<i>traversare</i>	Echipaj W.H. Pomeroy
	J.G. Robinson
<i>Echipa</i>	Cdt. Cpt. B.M. McFarlane
<i>operațională</i>	Echipaj Cpt. W.Y. Marsden
	Sublt. R.X. Hindsmarsh
	J.B. Murray

S/M SYRTIS
X-9

	Cdt. Cpt. M.H. Jupp
<i>Echipa de</i>	Cdt. Lt. E. Kearon
<i>traversare</i>	Echipaj A.H. Harte
	G.H. Hollis
<i>Echipa</i>	Cdt. Cpt. T.L. Martin
<i>operațională</i>	Echipaj Sublt. M. Shean
	Sublt. J. Brooks
	V. Coles

S/M SCEPTRE
X-10

	Cdt. Cpt. I.S. McIntosh
<i>Echipa de</i>	Cdt. Lt. E.V. Page
<i>traversare</i>	Echipaj J. Fishleigh
	A. Brookes
<i>Echipa operațională</i>	Cdt. Cpt. K.R. Hudspeth
	Echipaj Sublt. Enzer
	Sublt. G.G. Harding
	L. Tilley

Ziua Z fiind fixată pentru cel mai târziu 20 septembrie, era neapărat necesar ca plecarea să aibă loc în 11 sau 12 septembrie dacă ceea ce se pregătea era „Operația Funnel”.

După această dată, luna intra în declin. Or, după ultimele date puse la dispoziție de D.M. Furniss, care făcuse primul zbor, numai *Lützow* se afla în fiordul Kaa, *Scharnhorst* și *Tirpitz* navigau în fiordul Alta, iar *Lützow* nu merita osteneala de a se pune în mișcare asemenea mijloace... Orez treceau... La Amiralitate, Barry aștepta. Nu se mai culca, se odihnea doar citeva ore în biroul său. La 1 septembrie — mai rămăseseră cel mult 24—48 de ore —, pe la orele 10 a.m., sir Claud află că, în urma unei cercetări, se semnalase în aceeași zi că *Tirpitz* și *Scharnhorst* staționează din nou în fundul fiordului Alta, mai exact în fiordul Kaa. Așadar, situația se modifica de la o clipă la alta.

Această informație venea să confirme mesajul primit din partea unui rezistent norvegian, instalat într-o căsuță cu vedere spre fiord. El semnalase: „*Tirpitz*, *Scharnhorst* — fiordul Kaa. *Lützow* — absent“. Omul acesta, un flăcău de 23 de ani, cu plete blonde, cîneii, ce-i curgeau pe umeri ca ramurile sălciei plîngătoare, se numea Torstein Raaby⁵. În pofida vîrstei sale, Raaby nu era un ucenic. În 1941—1942 comandase stația meteorologică de pe Jan Mayen, insulă vulcanică, pustie și înghețată, situată în Arctica la 71° latitudine. De acolo el a semnalat englezilor cercetările efectuate de aviația germană și trecerea unor submarine germane. În septembrie 1943 Raaby a debarcat pe coasta insulei Senja, la sud de Tromsø. Acolo a găsit un vapor care l-a transportat, împreună cu cele trei aparate de radio ale sale, pînă la Hammerfest, pe insula Kvaloy. Pe insulă l-a găsit pe norvegianul Rasmusen, care fusese parașutat și căruia îi dădu un post de radio. Rasmusen⁶ a plecat la Tromsø, unde se instală.

De la Hammerfest, cu ajutorul unei bărci cu motor, Raaby a putut ajunge la Alta, ținta călătoriei sale. *Tirpitz*, *Scharnhorst* și un mic crucișător erau ancorate în fiord. În acest tîrgușor din nord, pe care nu-l cunoștea, Raaby a avut norocul să întîlnească un șef de echipă de la Serviciul de poduri și șosele, împreună cu care lucrase zece luni de zile. Prietenul acesta l-a ajutat să găsească o baracă ce avea o fereastră spre fiordul Kaa. S-a instalat acolo și în fiecare zi transmitea

⁵ Pentru serviciile sale, Torstein Raaby a fost decorat cu D.S.A. În 1947 a traversat Pacificul pe pluta *Kon-tiki*. Torstein Raaby, pe care l-am întîlnit la Oslo în 1963, a decedat un an mai tîrziu, în cursul expediției la Polul Nord a lui Staib, expediție la care a participat ca operator radio.

⁶ Rasmusen era cît p-aci să fie arestat de Gestapo la o bancă din Tromsø. A ales sinuciderea, aruncîndu-se pe fereastră de la etajul II.

englezilor cite un mesaj. A făcut și fotografii ale cuirasatului, pe care le-a dezvoltat și le-a copiat singur. Ca armă avea numai un revolver.

În fiordul Alta, Raaby nu era singurul norvegian înzestrat cu un post de radio. Se afla acolo și Einar Johansen, care locuia în împrejurimile Altei, într-un beci înghețat, umed, rareori încălzit. Deși a suferit de pneumonie, a stat acolo luni întregi. Cei doi nu știau unul de celălalt. Einar făcea parte din altă rețea, cea a lui Rörholt pentru „Operația Dădaca”. Astfel, toate mișcările *Tirpitz*-ului erau cunoscute de englezi, controlate zi de zi, aproape oră de oră.

Contraamiralul sir Claud Barry a înțeles că a sosit clipa marii acțiuni, că ea nu poate fi amînată nici cu o oră. A luat imediat avionul și a zburat la Loch Cairnbawn pentru a face o ultimă inspecție și a asista la plecarea submarinelor. După aceea, pentru el va urma așteptarea. Dacă va reuși, Home Fleet va fi scutit de amenințarea care îi imobiliza un mare număr de nave necesare în Mediterana. Dacă va avea un eșec... Dar nu va avea un eșec, era sigur; oamenii și materialele erau pe deplin pregătiți, iar circumstanțele se vedeau favorabile.

În portul H.H.Z. a găsit atmosfera proprie din ajunul ridicării ancorei în vederea începerii unei operații; o activitate febrilă se desfășura în port, ateliere, birouri, ca și pe bordul vaselor. În privirile echipajelor de pe submarine citi mîndrie, dar și o oarecare îngrijorare.

Cu cîteva zile înainte, submarinele X au fost ridicate la bordul vasului *Bonaventure* pentru a li se fixa încărcăturile cu explozivi și pentru ultimele preparative. Un singur incident: scînteile de la un aparat de sudat au provocat un mic incendiu în apropierea a șase uriașe rezervoare, pline fiecare cu cîte două tone de armatex, ceea ce a dat loc unui moment de panică. Dacă sare totul în aer, și *Bonaventure* și submarinele...? Incendiul a fost stins cu trombe de apă. Cînd totul s-a terminat, oamenii au aflat că nu existase nici cea mai mică primejdie. La căldură armatexul n-ar fi făcut decît să se topească. Pentru a-l face să explodeze, ar fi fost nevoie de o detonație.

Unii marinari au fost văzuți prin papetăriile tirgușorului. Cumpărau caiete de elev care aveau să le servească drept jurnale de bord. În ele își vor consemna toate amintirile.

Donald Cameron și Joe Brooks și-au mai luat în plus și hirtie de desen; își propuneau să facă niște schițe.

La orele 10 seara, pe bordul vasului *Titania*, unde era cazat amiralul, a fost oferit un dineu în cinstea celor 12 comandanți ai submarinelor X, căci sir Claud nu făcea nici o diferență între echipajele de traversare și cele operaționale. În marele careu al vasului, la acest dineu au participat: comandorii Banks, Roberts, Ingram și Davies. În ajun fuseseră întruniți toți comandanții pentru a li se face un expozeu al operației, a se auzi care sint observațiile lor și a li se răspunde la obiectiile aduse.

Înainte de a intra în sala unde îl așteptau cu toții, sir Claud Barry a transmis un mesaj către amiralul-comandant al Home Fleet-ului și către amiralul-comandant al arhipelagurilor Orkney și Shetland, cărora le-a adus la cunoștință că intenționează să execute „Operația Funnel”, ziua Z fiind stabilită pentru 20 septembrie.

La dineul de la bordul *Titaniei* s-au golit multe pahare și a domnit buna dispoziție.

Cameron ședea la stînga amiralului, vecinul său din dreapta era „Willie” Banks. Don era mulțumit de ultimele exerciții făcute chiar în după-amiaza aceea cu *Pikerul* său. Înainte de a se duce la acest dineu de rămas bun oferise un rînd echipajului. În momentul acela i-au venit în minte gânduri negre: se despărțise de Eva la 26 august pe peronul gării din Inverness, după cîteva zile de permisie. Și de fiul său Iain, care avea patru luni! Îi va mai revedea oare vreodată? În cursul conversației, amiralul îl anunță că el va pleca primul cu *Piker*, remorcat de *Truculent*. Dineul se termină destul de devreme, întrucît primele plecări urmau să se eșaloneze începînd de-a doua zi după-amiază, pînă în ziua următoare dimineăța. Seara, cînd s-a întors în cabină, Don a deschis pentru prima oară caietul pe care își propunea să-l țină la zi făcîndu-și însemnările cît mai des și cît mai regulat posibil. Foarte emoționat, îi scrisese soției sale Eva:

Draga mea, scriu aceste rînduri pentru a-ți face o plăcere, sper, și pentru Iain, cînd va fi destul de mare ca să se intereseze de asemenea lucruri. Din motive ușor de înțeles, nu voi data în nici un fel această primă parte a relatărilor mele, dealtfel traversarea noastră va fi destul de săracă în amănunte.

Vineri seara: am fost invitat să iau masa cu amiralul pe „F”. Mîncare și băutură. Să fim veseli... încredere în Cameron

că va reuși să treacă cu bine prin toate... Situație puțințel în-
negurată la înapoierea pe Bonaventure.

O noapte senină, minunată, lună aproape plină. Timpul
frumos așa cum a fost prevăzut. Slavă domnului! Înapoierea
mea întâmpinată cu o scenă de veselie. Paddy și Bill⁷ au dan-
sat swing.

Ultima mea noapte într-un cotton confortabil. Noapte
bună, Tubs!

„Trei ani îi trebuie marinei pentru a
construi o navă. I-ar trebui trei secole
pentru a reface o tradiție“.

(Amiralul sir Andrew Cunningham
către statul său major de la
Alexandria, 1941)

CAPITOLUL AL XIV-LEA

TRAVERSAREA

Pe un vînt puternic și pe o mare agitată de hulă, *Truculent* își desfășura primul parîmele de remorcare. Era sîmbătă 11 septembrie, orele 4 după-amiază.

În chioșc stătea Alexander, cu gesturi sobre, numai ochi, urmărind odgonul de remorcare ce se întindea încet între submarin și X-6. Alături de el se afla Cameron. În ajun, acesta își scrisese ultimele scrisori, una către mama sa, alta către Eva. Ca scoțian practică, îi comunica soției sale ce dispoziții a dat pentru plata soldei în caz de accident sau, mai curînd, în ipoteza că i se va acorda o permisie la întoarcere. Înainte de plecare Cameron a fost sîciit de unul din acele incidente stupide care intervin în ultimul moment. Fiind trimis să-și ia lotul de hărți maritime — conținînd harta fiordului Kaa și cea a amplasamentului exact al *Tirpitz*-ului —, Lorimer, din greșală, a luat hărțile cuvenite altui submarin. Imediat a dus aceste hărți înapoi, schimbîndu-le cu cele cuvenite lui *Piker*.

În timp ce elicea lui *Truculent* făcea primele rotații, Lorimer, Kendall și Goddard, pentru a nu stînjiți manevrele, au rămas în interiorul vasului. Prin tambuchiul deschis al lui X-6 se vedea fața locotenentului Wilson, zis Willie.

Au verificat telefonul. Funcționa perfect. Au luat-o în jos, pînă la loc, trecînd prin fața vaselor *Bonaventure*, *Titania* și a celorlalte submarine, care își așteptau ora de ridicare a ancorei.

Toate sirenele navelor salutară pe *Truculent* și pe *Piker*. De pe *Titania* și *Bonaventure* izbucniră strigăte și urale! Toate brațele, toate mîinile se întindeau spre ei și Cameron se întreba la ce oare s-or fi gîndind cei care rămîneau. Zîmbi: *No more trouble from these bastards for a few days, still good luck to the sods*¹.

Amiralul, mai emoționat decît lăsa să se vadă, împreună cu „Willie“ Banks îi aștepta la ieșirea din port. Din nou pe mal izbucniră fluierături și strigăte. Din ce în ce mai slabe. Dublînd Ravens Rock, cele două submarine ieșiră în larg și, în timp ce *Truculent* își măsura viteza, *Piker* se scufundă.

Cameron coborî în interiorul submarinului cel mare și se instală în minusculele ungher rezervat lui Alexander. În momentul acela descoperi catastrofa. Era îngrozitor! Uitase sau pierduse bereta lui scoțiană, din lînă roșie, pe care i-o tricotase Eva. Semn rău pentru un scoțian! Don îl simți atunci pe Bungey — un cățeluș de lemn —, primul dar primit de la Eva, în buzunarul de la pantalon. Ei, totul va merge bine! Se întrebă cum se poate ca el, un produs al civilizației moderne, să dea importanță unor asemenea gînduri! Ei și? Nu se va despărți niciodată de Bungey... Își notă aceste peripecii în caietul său, adăugînd: *Said a little prayer for all of us, darling*².

Cameron urcă din nou în chioșc și aruncă o ultimă privire asupra coastelor familiare, a colinelor, a micilor insule sălbatice care se îndepărtau. Oare cînd le va mai revedea?

Alexander, cu cascheta înfundată pînă la sprîncene, cu obrazii înroșiți de vînt, îi adresă unul din zimbetele lui calde, care îi trezeau imediat încrederea.

— Nu vreau să fiu aici un simplu pasager, spuse Cameron. Îmi veți da voie să intru în cart ca și ofițerii dumneavoastră? Pentru ei, aceasta ar constitui un mic ajutor, iar mie o să-mi mai treacă timpul.

— Desigur.

¹ Cîteva zile bastarzii ăștia n-or să ne mai schie; totuși, noroc amărîților!

² Am spus, draga mea, o mică rugăciune pentru noi toți.

" *Piker* ieși la suprafață și Willie semnală că periscopul său are un joc, face un zgomot. Don era cu atât mai supărat cu cât își dăduse multă osteneală pentru ca *Piker* să fie fără cusur. Au încetinit pentru ca să-i dea lui Wilson posibilitatea de a-l repara, după care au reluat viteza normală.

Acum Willie comunică telefonic dificultățile pe care le întâmpină pentru a se menține în imersiune. Cameron a rămas o bucată de timp lângă Alexander, apoi, când se lăsă noaptea, coborî. Jos îl găsi pe Kendall citind, întins pe cușeta ofițerilor de cart.

— E un Somersët Maugham, spuse el. Sper să-l termin înainte de a ajunge în zona micii noastre excursii.

Don zîmbi, apoi încercă să se întindă și el pe cușeta lui Alexander; deși era de talie mijlocie, o găsi mult prea mică. Cum de reușea Alexander, un bărbat atât de înalt, să doarmă într-o asemenea chițimie. Ultimul lui gând fu pentru echipajul care asigura traversarea din minusculele submarine remorcate: ei nu dispuneau de nici un fel de confort și aveau de întâmpinat riscuri mari. După această zi obositoare, plină de emoții, adormi.

Odată cu *Truculent* au ridicat ancora și *Syrtis* împreună cu X-9.

În aceeași zi, la orele 18, se așternu la drum și *Thrasher*, care îl remorca pe X-5.

La orele 20 le veni rîndul lui *Seanymph* și X-8, iar după o oră și jumătate a avut loc ultima plecare din ziua de 11 septembrie, *Stubborn* și X-7.

Sceptre și X-10 au așteptat pînă a doua zi la orele 13 pentru a părăsi Loch Cairnbawn.

Fiecare vas a fost salutat cu același entuziasm ca și *Truculent* însoțit de X-6.

În interiorul vaselor de tip X, remorcate, navigînd la o adîncime de cîțiva metri, viața nu era prea veselă. Fiecare și-a adus ce-a putut pentru a-și îmbunătăți confortul și alimentația; făcuseră un antrenament îndelungat și, totuși, după primele ore au început să simtă o greutate în ceafă, o anchilozare a membrelor: niciodată poziția chircită nu li s-a părut atât de supărătoare... Totul era îmbibat de umiditate. Primele lor gânduri, primele intervenții au fost acordate aparatelor, care trebuiau menținute în stare bună, mai ales periscopul; fără el, echipajul care va veni după ei nu ar fi decît un cvartet de orbi aruncați în luptă. Existența telefo-

nului le atenua impresia de izolare absolută. Era pentru ei o mare încurajare.

Or, chiar din clipa plecării, cînd a fost fixată parîma remorcii, acest mijloc de comunicație i-a pricinuit necazuri lui Philip, comandantul lui X-7, faimosul *Pdinichthys*. I-au trebuit trei sferturi de oră bune pentru a descoperi o defecțiune la priză. După ce a terminat reparația, Philip a semnalizat „desfășurați parîmele“. Ingram și Brown le-au strigat prin megafon „Bon voyage!“; *Stubborn* o porni la drum, iar Philip rămase în picioare pe puntea lui *Pdinichthys*. La orele 22, cele două submarine primeau ultimele urări din partea contraamiralului Barry: *A grand trip!*¹³

Erau orele 22,40 cînd, după ce încărcase bateriile și închisese tambuchiul, Philip intră în imersiune cu X-7.

De-abia în clipa aceea și-a deschis jurnalul de bord și a consemnat cu amănunte manevrele de plecare. Viteza era de 10 noduri. A avut de întîmpinat unele greutăți pentru a se menține în imersiune, întrucît vasul avea o mișcare de asietă foarte neplăcută.

Duminică 12 septembrie, ora 0,30.

Philip notă în jurnalul de bord:

„Tanc de asietă prova: 440 livre“.

„Tanc de asietă pupa: 320 livre“.

„Tanc de compensație: 2 200 livre“.

„Viteza: 10 noduri“.

„Cîrmele de adîncime: 3° în sus“.

„Adîncimea: aproximativ 50—65 de picioare“.

La orele 4,30 ieși la suprafață, dar cînd voi să se scufunde din nou, prin tambuchiul prost închis, apa pătrunse din abundență în micul submarin.

Vădind prezență de spirit, Magennis blocă imediat cele două uși etanșe ale compartimentului *W. and D.* Astfel izolați — în timp ce sasul se umplea cu apă —, Philip îl coborî pe X-7 la o adîncime de 17 m, în speranța că presiunea apei exercitată asupra tambuchiului îl va fixa pe marginile panoului. Nu exista altă soluție. Minutele i s-au părut lungi. În sfîrșit, Philip readuse vasul la suprafață. Manevra reușise. După această emoție, plini de voie bună, au scos cu ispolul apa care pătrunsesese, au aerisit totodată interiorul vasului și au încărcat bateriile; după aceea au curățit și santina îmbibată cu apă.

¹³ Călătorie norocoasă. — *Nota trad.*

La orele 4,35 Philip auzi un zgomot care nu era normal și care provenea din exterior, ceva se bălăbănea și se ciocnea. Se gîndi la încărcăturile explozive. Dacă legăturile ar ceda într-un loc, greutatea lor ar dezechilibra submarinul. Trebuia neapărat să vadă ce se întîmplă. Se ridică din nou la suprafață și deschise tambuchiul. Era noapte. Valurile măturau puntea, sasul lua apă. Philip înaintă pe vine, zgîlțuit de valurile puternice, folosindu-se de toate asperitățile; apoi, culcat pe burtă, se aplecă și pipăi articulația care fixa încărcăturile explozive de submarin. I se păru că sînt bine fixate de flancurile submarinului. Se duse înapoi. Zgomotul continua. Ar fi putut proveni de la ușile sasului. La orele 5 dimineata, Philip telefonă lui *Stubborn*, care-i dădu poziția: 210° — 5 mile poziția PP. (Punctul în direcția 210°, calculat de la nord, la 5 mile de punctul de referință PP.) O trecu pe o hartă. Nu încăpea nici o indoială, traversarea nu era o simplă operație de rutină.

Foarte ciudat, după opt ore de navigație, în timpul căroră n-au șomat deloc, Philip, Magennis și Luck nu mai resimțeau nici oboseala, nici anchilozarea de la început.

Ziua de 12 septembrie a trecut fără alte incidente. Pe bordul lui X-7 totul reintrase în normal. Zgomotele nefirești dispăruseră. Un fel de tangaj foarte ritmic îi legăna pe cei trei oameni claustrați.

La orele 20 Philip urcă submarinul la suprafață. Mica ambarcațiune era puternic zgîlțuită de talazuri, și Philip simți pentru prima oară greață. El, comandantul acestei nave, va vomita ca un elev marinăru la prima traversare? Din păcate, îi era rău, chiar foarte rău și amorul lui propriu suferea mai mult decît stomacul.

Verificarea densității acidului din baterii s-a făcut la orele 22,5; la orele 22,15 submarinul intră în imersiune.

În realitate, pe bordul lui X-7, ca și pe bordul celorlalte submarine X, în cursul traversării, comandantul trebuia să țină cît mai des posibil legătura telefonică cu submarinul „tată”, iar cei doi marinari subordonați lui trebuiau în această ambianță de umezeală să păstreze vasul, și îndeosebi izolarea electrică, în bună stare.

Locotenentul Philip a trecut prin clipe grele în cursul zilelor de 13 și 14 septembrie, dar nu l-a informat pe *Stubborn*. Mai întîi capul periscopului a început să oscileze; a trebuit să-l strîngă, ba chiar să-l lege, toate acestea fără prea

mare succes. La rindul său, Magennis a încercat să controleze viteza cu un aparat Loch Chernikeef, fără a obține un rezultat pozitiv. Matelotul Luck⁴, în pofida numelui său, s-a îmbolnăvit. Philip, adormind pentru o clipă, a visat că sir Claud l-a trimis la vatră pentru că a trecut cu submarinul pe deasupra unei plase. Tot timpul închis în submarin, în afara scurtelor răgaze de ventilație, Philip făcu pină la urmă o depresiune, datorată unui început de claustrofobie; se jură că tot restul zilelor sale și le va petrece în aer liber!

Marți 14 septembrie.

Dimineața, la orele 8,30, X-7 simți o zguduitură.

— Este *Stubborn*, intră în imersiune, le spuse Philip lui Magennis și Luck. Animalul ăsta trece, probabil, de la 11 la 4 noduri fără să ne anunțe.

Manevră cirna de adâncime și X-7 se ridică, ieși la suprafață pentru a cobori imediat, cu o repeziciune anormală.

— Pompați 1 400 de livre de lest, ordonă el.

X-7 se redresă...

Întrucât lumina a devenit mai slabă, Philip și-a petrecut toată dimineața căutînd cauzele pierderii de curent. „Aici e o umezeală ca în iad“, a notat el. Între timp a reușit să repare loch-ul. Pentru aceasta i-au trebuit foarte mult timp și foarte multă răbdare, căci spațiul era mult prea mic și aparatul incomod din pricina dimensiunilor lui.

— Acum merge, strigă el, întorcîndu-se spre Magennis și Luck. Să sărbătorim evenimentul printr-o masă la *Savoy*. Și și-au încălzit o supă de roșii, limbă de berbec, mazăre fină, condimentată cu izmă, totul amestecat cu grijă. Niște fragi cu lapte au încheiat această masă copioasă.

Apoi, comandantul lui X-7 s-a întins pe o saltea pneumatică așezată în față, în mijlocul bateriilor de acumula-toare, de data aceasta adormind fără vise. La orele 20, proaspăt și bine dispus, constatînd că puterea bateriilor scăzuse foarte mult, s-a ridicat la suprafață și, pe o mare dezlănțuită, cu motoarele în mers, a reîncărcat bateriile timp de patru ore nesfîrșite. Răstimpul acesta de aerisire a avut ca rezultat uscarea interiorului vasului, dar lumina continua să fie galbenă și slabă; aparatul catalizator necesar pentru absorbirea oxidului de carbon avea, de asemenea, pierderi. Totul ar fi trebuit să fie demontat. Din fericire

⁴ Luck — în limba engleză „noroc“. — *Nota trad.*

— Dumnezeu știe de ce —, periscopul a încetat brusc să mai oscileze și să facă zgomot.

Faptul că *Stubborn* naviga doar cu motorul său de la babord, avind o viteză de 7 noduri, îi cerea lui Philip noi eforturi, obligindu-l să manevreze cîrmele în mod diferit. Sud-africanul a încercat să-i comunice lui *Stubborn* ce dificultăți are, dar telefonul nu funcționa, deși un zumzăit ușor îi arăta că legătura nu era întreruptă. Cu înțelepciune de filosof, își spuse că a rezistat pînă acum, ceea ce nu era chiar atît de rău!

Vremea continua să fie rea. Și la 26 m adîncime hula se mai resimțea, la 10 m însă, cîmile săreau de pe polițe.

De la Amiralitate le parveni un mesaj: „Executați planul nr. 4“. Aceasta însemna că X-5, X-6, X-7 îl vor ataca pe *Tirpitz*; X-9 și X-10 pe *Scharnhorst*, iar lui X-8 îi revenea *Lützow*. În urma unei recunoașteri efectuate de un Spitfire decolat de la Vaenga la 14 septembrie a fost descoperită prezența primelor două nave germane în fiordul Kaa, în timp ce crucișătorul *Lützow* se găsea în fiordul Lang. Un avion Catalina a adus în Anglia fotografii în care erau prezentate în amănunțime pozițiile plaselor antisubmarin. Toate aceste informații au fost transmise codificat celor 6 submarine mari...

Henty-Creer pe *Thrasher*, Cameron pe *Truculent*, Place pe *Stubborn*, McFarlane pe *Seanymph*, Terance Martin pe *Syrtris*, Hudspeth pe *Sceptre* se plecară încă o dată deasupra hărții fiordului Alta, a locului unde trebuiau să se afle la ancoră cuirasatele germane, a barajelor de plasă care le înconjurau.

Miercuri 15 septembrie.

Primul accident care prezenta o oarecare gravitate a avut loc la orele 4 dimineața pe bordul lui X-8, remorcat cu o viteză de 8 noduri de către *Seanymph*.

X-8 se află în imersiune. Locotenentul J. Smart face eforturi pentru a se ține treaz. Este ora la care oboseala nopții îi apasă cel mai greu umerii, la care ochii îi se închid fără să vrei. Deodată, Smart are impresia că submarinul plutește în derivă, că nu mai este remorcat. Ridică telefonul, nici un sunet, nici cel mai mic zumzet. Parîma de remorcare atirna destinsă. Smart se ridică imediat la suprafață. Zorile aștern peste mare o lumină lăptoasă. Locotenentul, cu toată vizibilitatea, pe care o apreciază la 5 mile, nu-l

zărește pe *Seanymph*. Prima sa grijă este să stabilească poziția lui X-8: 69°04' latitudine nordică, 08°14' longitudine estică. Niciodată lui Smart un submarin X nu i s-a părut atât de mic. O coajă minusculă, care se hițină pe o mare pustie, nesfârșită. Ce poate să facă altceva dacă nu să pornească din nou, prin mijloace proprii, în direcția pe care ar fi trebuit s-o ia și *Seanymph*? Fără îndoială că Oakley, de îndată ce va observa că parîma de remorcare s-a desfăcut, va face cale-ntoarsă. La orele 4,30, X-8 porni cu motorul său diesel, avînd cap compas 029⁵, viteza 3 noduri.

Cei de pe bordul lui *Seanymph* n-au observat nimic, așa că submarinul își continua drumul.

La orele 6 dimineata, ofițerul de cart privește spre pupă și faptul că nu-l vede pe X-8 la suprafață i se pare ciudat: era doar ora prevăzută pentru aerisire. Imediat îl înștiințează pe Oakley și acesta verifică parîma care-l remorca pe X-8. Nu era legată de nimic. L-au pierdut pe X-8, dar Oakley și McFarlane își păstrează singele rece. Legătura fiind întreruptă, X-8 a ieșit, desigur, la suprafață și în clipa aceea navighează prin propriile lui mijloace. Fac cale-ntoarsă.

— Cap compas 209.

La amiază nu găsiseră încă nimic. Sufla o briză bunicică — 11 pînă la 15 mile pe oră —, era un timp închis, vizibilitatea 7 mile, marea agitată. Oare X-8 să fie definitiv pierdut?

Ieșind la suprafață în aceeași zi de 15 septembrie, la orele 7,30, Philip se găsi pe o mare mai calmă, deși încă agitată de hulă. După ce a aerisit, s-a scufundat din nou... La orele 11 X-7 a fost atît de puternic zguduit, încît cei trei oameni se uitară unul la altul, avînd toți același gînd: deasupra lor, vremea rea a făcut, probabil, imposibilă orice navigație la suprafață. La 20 m adîncime, X-7 făcea mișcări de ruluiu, de tangaj, de parcă ar fi fost o farfurie aruncată pe o masă; se cufunda și toți făceau eforturi de a se ține să nu fie proiectați în peretele vasului și în motoare, să nu fie răniți. Ai fi zis că vasul e pe cale să se răsucească, să se sfărîme. Philip înjura. A avut mai întîi impresia, apoi certitudinea că masivele încărcături cu explozive au fost

⁵ Roza vînturilor este împărțită în 360°, 0° arată nordul, 90° estul, 180° sudul și 270° vestul; drumul sau capul compas al unei nave este unghiul pe care-l face axa sa cu nordul.

simulse, că erau pierdute, sau, în cel mai bun caz, inundate de apă. Telefonul nu mai funcționa. Ce putea face *Stubborn* prins de furtună? După dimineața aceasta agitată — Philip a crezut de cîteva ori că-și trăiește ultimele clipe —, imediat după-amiază auzi un țîrîit care venea din receptorul telefonului. Deci, comunicația cu *Stubborn* era restabilită! Ridică receptorul.

— Observat submarin, comunică Duff. Ne scufundăm.

X-7 rămase în imersiune și, cuprins de o vagă neliniște, Philip aștepta o nouă chemare telefonică. Era vorba de un submarin inamic? Notă în jurnalul său de bord incidentul și ora: 12,55. Avea impresia că indicația este greșită, că se înșală cu 30, 40 de minute⁶. O oră mai tîrziu, *Stubborn* și X-7 ieșiră la suprafață; în limitele vizibilității, nimic suspect; *Stubborn* își continuă drumul la suprafață, X-7 se cufundă din nou.

Orele 15,50:

Godfrey Place se află la postul de comandă al vasului *Stubborn* lîngă căpitanul Duff. Cei doi ofițeri nu vorbesc prea mult între ei. N-ar fi stricat ca vremea să fie mai bună. Dacă *Stubborn* ar fi navigat singur, n-ar fi fost cîtuși de puțin îngrijorat. În imersiune, la remorcă, X-7, aflat în urma lor, trebuie să tragă din greu. Își dau seama ce dificultăți întîmpină Philip, dar sud-africanul nu semnalizează nici o avarie. Nu se plînge. Marinarul care stă de veghe la pupă strigă deodată: „Parima de remorcare s-a dus!“. O clipă, Godfrey și-l imaginează pe *Pdinichthys* pierdut în largul mării, dar imediat omul de veghe adăugă: „Parima a venit, șuietînd, înapoi spre pupă“. Deci n-a trecut mult de cînd s-a produs accidentul și X-7 nu poate fi departe.

Orele 15,50.

Philip se află la postul central. Este totuși ora de odihnă, ar trebui să meargă în față, să se culce, dar preferă să rămînă la postul de comandă! Deodată simte că X-7 își pierde direcția. Neplăcută impresie! Să se fi rupt cumva parima de remorcare? Submarinul coboară repede la 30 m, aprovat la 45°. Cu un gest, Philip bagă în tancurile de balast întreaga presiune pe care o are, în timp ce Luck, cu o înjurătură zdrăvăună, debreiază compresorul de aer. Îndată X-7 începe

⁶ În realitate erau orele 12,43 G.M.T.

să se ridice; Philip deschide tambuchiul și aruncă o privire în jurul lui. Marea este agitată și valuri mari mătură puntea; forța lor e atît de mare, încît orice om care ar încerca să iasă ar fi smuls și aruncat în mare. Fără să stea pe gînduri, ținîndu-se bine cu amîndouă mîinile, Peter se ridică pe punte. Ud learcă, zgîlțit, caută, pipăind, țeava de aerisire, o găsește și se agață de ea. Între două talazuri zărește, în sfîrșit, silueta lui *Stubborn*, dar un val și mai puternic se sparge, rostogolindu-se; Philip se cramponează și rezistă. Trebuie să intre înapoi, să se pună la adăpost și să aștepte. Submarinul cel mare trebuie să manevreze, nu el.

Stubborn se apropie; pe o mare cu valuri înalte de 4 m lansează la apă o barcă pneumatică. Bob Aitken, care se află la bord, trage cu eforturi o nouă parîmă de remorcare. Cinci minute bune îi trebuie lui Philip ca să ajungă, tirîndu-se și cocîrjindu-se, la prova lui X-7. Acolo, cu ajutorul prietenului său Bob, fără să schimbe vreun cuvînt între ei, atașează parîma. Au avut noroc; cu dibăcie, operația s-a făcut foarte repede, dar parîma care lega barca pneumatică de *Stubborn* s-a desprins. Cum să se înapoieze la bordul vasului? În cele din urmă, Aitken reușește să apuce parîma de remorcare, aflată complet sub apă, și, punînd pe rînd cînd o mîna, cînd cealaltă, încet, aplecat peste mare, reușește să se întoarcă la *Stubborn*. O echipă ridică barca la bord și Duff pornește din nou la drum. Sînt orele 17. Philip reîntre în imersiune cu X-7, dar nu pentru mult timp; își amintește că în grabă a uitat să pună bulonul de siguranță al verigii de care se prinde odgonul. Se ridică deci la suprafață, deschide tambuchiul, se tîrăște încet pînă la provă și, între două valuri agitate, cercetează cu grijă. Slavă domnului! parîma de remorcaj e la locul ei. Își repară greșeala, și, mulțat pînă la piele, se înapoiază în interiorul lui X-7, care se cufundă. Calmul se instaurează din nou. „Acest mod de a naviga, dacă durează mult, creează o atmosferă pașnică și te predispune la apatie“, consemnează Philip.

Cînd X-7 iese din nou la suprafață pentru ventilație și pentru a încărca acumulatele sînt orele 20. Philip și Magennis încearcă să aprindă cîte o țigară. Sînt ude, ca și ei, și nu-i o treabă ușoară. Dar trebuie să profite de moment, căci în imersiune fumatul este interzis.

La orele 20,30, X-7 continuă să navigheze la suprafață. Philip privește prin vizorul circular al periscopului: e noapte — o noapte destul de luminoasă. Nu prea deslușit,

întrezărește deodată semnalele luminoase emise de *Stubborn*: „X“ „X“, ceea ce înseamnă *Stand-by for panic*⁷.

Totuși, *Stubborn* rămîne mai departe la suprafață. Philip aștepta gata pentru orice eventualitate. Dar nu se întîmplă nimic. I se pare că timpul trece încet.

La orele 21,15 — noi semnale luminoase... „T“... „T“... Ciu-dat! Ce vrea să spună Duff? Cum semnalul a încetat, Philip nu-l ia în seamă. Nu e ușor să vezi ceva prin periscop și poate că s-a înșelat⁸? Fiindcă *Stubborn* rămîne la suprafață, Philip procedează la fel. Timpul necesar ventilației a trecut de mult. Abia la orele 22,25, după ce avusese unele necazuri cu catalizatorul, poate comandantul lui *Pdinichthys* să intre în imersiune.

La orele 23,15, Magennis scoate un strigăt urmat de o înjurătură. Lama cuțitului lui Bill Whittam⁹ îi intrase în buricul degetului mare. Numai asta mai lipsea. Pansament!

Toate acestea „unchiul Peter“ le-a notat în carnetul său. A indicat datele, orele, faptele, consultîndu-și ceasul, respectînd succesiunea zilelor și nopților. Deodată îi încolțește o bănuială: Unde se află de fapt? În ce zi? Și se hotără să nu mai facă în însemnările lui precizări care riscă să fie greșite.

În aceeași zi, la orele 16,30, X-8 îl observă pe *Stubborn* și se apropie de el în momentul cînd submarinul era pe cale de a-l lua la remorcă pe X-7. Smart a avut un schimb de semnale cu Duff și, curînd, cele două vase se aflau unul lîngă celălalt. În cîteva cuvinte Smart i-a relatat comandantului lui *Stubborn* ruta pe care a urmat-o după ce l-a pierdut pe *Seanymp*.

Duff își dădu atunci seama că submarinul inamic pe care-l observase la orele 12,13 la 68°51' latitudine nordică și 08°34' longitudine estică nu era altul decît X-8.

Stubborn cu X-7 la remorcă, navigînd cu viteză redusă în apropiere de X-8, pleacă în căutarea lui *Seanymp*. Ziua trecu fără ca *Seanymp* să fie observat.

Atunci *Stubborn*, însoțit în continuare de cele două submarine, relua cursa spre nord.

Printr-un mesaj cifrat, la orele 19,54, Duff raportă Amiralității această situație.

⁷ Fii gata de cufundare în caz de mare primejdie.

⁸ *Stubborn* îl regăsise pe X-8 și îi lansa semnale.

⁹ Mai tîrziu, la bordul unui submarin X, Magennis avea să atace un crucișător japonez la Singapore și să cîștige Victoria Cross.

O oră mai târziu, Amiralitatea recepționa un alt mesaj, din partea lui *Seanymph*, care-i aducea la cunoștință că parima de remorcare s-a rupt și a pierdut contactul cu X-8. Sir Claud Barry nu mai avea altceva de făcut decât să-l prevină pe *Seanymph* că submarinul X-8 a fost regăsit de *Stubborn* și să-i fixeze un punct de întâlnire. Ceea ce a și făcut la orele 21,51.

— Luați direcția 046, semnală *Stubborn* lui X-8.

Era aproape miezul nopții când Duff a observat că X-8 nu numai că nu se mai vedea, dar nici nu mai răspundea la semnalele lui ¹⁰.

Joi 16 septembrie.

Înspre zori, la orele 3, Duff a trebuit să se împace cu realitatea: X-8 se pierduse din nou. Foarte obosit, se duse să se odihnească puțin.

La orele 3,15, ofițerul de cart de pe *Stubborn* a avut o emoție: un submarin era vizibil în poziția 69°35' latitudine nordică, 10°16' longitudine estică. Depășea prea mult nivelul apei pentru a fi un submarin X. După ce îl observă câteva secunde, ofițerul recunoscă un submarin britanic. Era *Seanymph*, care de douăzeci și patru de ore își căuta submarinul rătăcitor, X-8. Fiind imediat prevenit, Duff i-a transmis poziția aproximativă a lui X-8, apoi, remorcându-l mai departe pe X-7, și-a continuat drumul spre nord.

Între orele 12 și 13, 50, cei de pe *Seanymph* îl zăriră pe *Sceptre* și Oakley putu să schimbe câteva cuvinte cu Mc-Intosh.

De-abia la orele 17 îl regăsi *Seanymph* pe X-8, spre marea ușurare a lui Smart, care, pierdut și singur pe mare, începuse să simtă că timpul trece greu. La orele 20, X-8 se afla din nou la remorca lui *Seanymph*: echipajul micului submarin era atât de extenuat, încît, la insistențele lui McFarlane, se luă hotărîrea de a proceda la transbordarea lui. Condițiile de pe mare au permis ca barca pneumatică să efectueze operația în două curse. McFarlane, Marsden, Hindsmarsh și Murray veniră pe bordul micului submarin pentru a lua locul lui Smart, Pomeroy și Robinson.

Toate acestea n-au fost decît niște incidente regretabile, care puteau să întîrzie unul sau două dintre vasele X în

¹⁰ Aceasta s-a datorat unei erori fonetice. Pe bordul lui X-8 Smart a înțeles: „Luați direcția 146“.

îndeplinirea misiunii lor de a ataca cirasatele germane, sau chiar să împiedice participarea lor la operații, totuși pînă atunci nu se pierduse nici o viață omenească.

Drama a survenit pe la orele 1,45, la 16 septembrie, într-o poziție estimată a fi 70°49' latitudine nordică și 11°40' longitudine estică. Submarinul *Syrtis*, comandat de Jupp, îl remorca pe X-9, la bordul căruia se aflau locotenentul S.V. Kearon, mateloții A.H. Harte și G.H. Hollis. Pînă atunci traversarea se desfășurase fără vreo întîmplare neplăcută.

La orele 1,20, după răgazul petrecut la suprafață pentru ventilație și pentru încărcarea acumulatorilor, X-9 a intrat în imersiune și *Syrtis* și-a sporit treptat viteza pînă la 8,5 noduri. La orele 3, X-9 trebuia să urce din nou la suprafață pentru aerisire, dar Jupp a apreciat că navigația sub apă a fost de prea scurtă durată, motiv pentru care a continuat să navigheze în imersiune pînă la orele 8,55. Atunci a redus viteza la 5 noduri.

La orele 9,07, prin trei mici explozii provocate sub apă, lui X-9 i s-a dat ordin să iasă la suprafață. În spatele lui *Syrtis* marea continua să rămînă pustie. Remorca! Neliniștit, Jupp a hotărît să strîngă parîma și a descoperit că se ruptese. Pe loc, a virat de un bord și foarte repede a revenit în propriul lui siaj. A apreciat cu aproximație locul în care s-ar fi putut produce accidentul și s-a gîndit că-l va regăsi pe X-9 în zona respectivă. Calculele și le-a făcut pe baza datelor furnizate de loch și a consumului de carburant. Da, ruptura trebuie să se fi produs între orele 1,45 și 3. Or, Jupp nu găsi nimic, absolut nimic... Toată dimineața s-a scurs căutînd. La orele 15,45, Jupp observă o dîră de ulei foarte vizibilă pe suprafața mării; în mod destul de ciudat, pata lungă și îngustă se întindea în direcția 88—90, adică aceea pe care ar fi trebuit s-o ia vasul pentru a atinge punctul de plecare fixat la 200 de mile de țintă, de la care începea pregătirea atacului. Nu putea fi decît X-9. Ce s-a întîmplat? Erau posibile două ipoteze: cea mai favorabilă era că, trezindu-se singur, Kearon a încercat să atingă coasta norvegiană. În acest caz, echipajului de traversare, care n-avea nici antrenamentul necesar, nici informațiile exacte cu privire la poziția cirasatelor germane, informații pe care la bordul lui *Syrtis* nu le dețineau decît Jupp și Terance Martin, îi era cu neputință să participe, de unul singur, la atac. Rămînea cea de-a doua ipoteză, pe care nu îndrăzneau să și-o imagineze: pierderea lui X-9! Ce să facă? Pe amiralul Barry, Jupp nu

putea să-l informeze despre accident, întrucît se găsea în zona în care, conform ordinelor date, ruperea tăcerii prin comunicații radiotelegrafice era interzisă.

— Voi urca pînă mai sus de paralela 73° nord, îi spuse Jupp lui Terance Martin. Acolo putem, fără nici un risc, să transmitem Amiralității un semnal prin radioemisie.

La 17 septembrie, orele 1,43, *Syrtis* își abandonează cercetările și pune cap compas nord¹¹.

Toți cei de la bordul lui X-7 numără zilele. Încă o zi și jumătate, poate două și vor părăsi această vechitură umedă! Și privirea lui Peter Philip rătăcește peste peretele de metal din care mustește apa, peste hublourile care lasă să treacă o lumină tulbure. Ce soartă va avea acest metal pe care-l însufletește cu prezența lui, cu avintul lui? Oare *Pdinichthys* va sfîrși pe fundul mării, mîncat de rugină, sau va fi întreținut cu toată cinstea într-un arsenal britanic? Cel puțin își va duce el misiunea la bun sfîrșit? Philip n-are timp să viseze, sînt o mulțime de lucruri de făcut în acest cilindru de metal, înțesat cu instrumente, pe care trebuie să le menții în condiții normale de funcționare, în timp ce apa se prelinge din toate părțile. Da, cînd Godfrey Place va pune piciorul pe puntea lui *Pdinichthys* al său, pentru a porni la atac împotriva *Tirpitz*-ului, totul trebuie să fie în ordine aici. Godfrey, ciudat tip! Foarte serios în munca lui și glumet, amuzant în clipele de destindere și repaus. Și obiceiul lui de a purta întotdeauna haine care nu-i aparțin! „Ciupea“ ici o caschetă, dincolo un veston care i se potriveau mai mult sau mai puțin. Toată lumea făcea haz.

Peter îi telefona adeseori lui Godfrey: Piese de legătură ale periscopului lasă să treacă apa ca dracul“ sau: „Ne zgîlție, asieta e greu de menținut“. Iar Peter termina întotdeauna prin cuvintele: „Nu te necăji, Godfrey, noi facem tot ce trebuie“. Deseori convorbirile erau întrerupte sau nu se înțelegea nimic. Ce importanță avea, înaintau spre țintă!

Timpu trecea din ce în ce mai greu. La orele 13 X-7 ieși la suprafață. Marea era din nou liniștită, cu o hulă ușoară. Deodată, *Stubborn* semnală: *Alter midnight surfacing course 064*. Voia să spună: „Ieșiți la suprafață la miezul nopții în direcția 064, în loc de orele 20“ sau, schimbînd o literă, cuvîntul *Alter* trebuia să devină *After*. „După miezul nopții

¹¹ Despre X-9 nu avea să se mai audă niciodată, a dispărut fără urmă.

ieșiți la suprafață în direcția 064¹²? Philip înclină spre prima soluție.

La orele 13,20 se cufundă din nou. În liniștea submarinului medită asupra mesajului: L sau F? Nu era prima oară când confunda aceste două litere și se întreba dacă oboseala nu i-a tocit simțurile. Până la urmă nu mai știa, L sau F?

Pdinichthys ieși la suprafață — pentru a-și încărca acumulatorile și pentru aerisire — la orele 20. O hulă domoală legăna plăcut submarinul. Deodată *Stubborn* se cufundă. După dispariția lui bruscă, Philip înțelese că s-a petrecut ceva neobișnuit¹². Procedă și el la fel și notă ora: 21,30. Prima parte a nopții s-a scurs conform rutinei încetățenite — aerisire și încărcarea acumulatorilor la orele 21,55 și la 23,25. O singură nemulțumire: Philip și Magennis au trebuit să dea o bătălie împotriva lui „George”¹³, care se blocase în poziția tribord. O eiștigară, dar nu fără greutate.

La capătul puterilor, Philip se refugie în compartimentul din provă. Își deschise carnetul și notă: „Orele 23,30 — căzut mort în așternut”.

Vineri 17 septembrie.

La orele 5,10 *Stubborn* semnalează: „Intrăm în imersiune pentru zi la orele 10. Direcția de suprafață 095. Schimbarea echipajului ar putea avea loc noaptea aceasta. Semnalul «Fiți gata» va fi 4 sues”¹⁴.

Philip se întoarce spre Magennis și Luck.

— Va fi noaptea asta, spuse el.

Cei trei oameni nu se putură stăpîni să nu zîmbească. Vor fi eliberați! Nimic important nu tulbură dimineata și începutul după-amiezii. Pe la orele 17, în timp ce Magennis pregătea ceaiul, X-7 fu brusc zguduit de o teribilă explozie submarină. Philip notă:

„O singură explozie — Foarte puternică — Afurisit de puternică — Încercătură de adîncime? Bombă? Torpilă? Oricum, ne-a zgîlțit zdravăn. Ar fi de mirare să facem transbordarea în seara aceasta”.

La orele 18,50 un alt „bang” mult mai violent îl zgîlție pe X-7. Explozia, „o explozie infernală s-a produs pe aproape”. Ce se întîmplă? Să fie atacate submarinele? Explodează

¹² *Stubborn* avusese o legătură prin radar cu un avion.

¹³ Cîrma automată era poreclită „George”.

¹⁴ Patru mici explozii.

încărcăturile? Peter Philip își privește camarazii. Nu pot face altceva decât să aștepte evenimentele.

La orele 21,10 *Stubborn* semnalizează „D... D...” — Cufundați-vă!

Și „Unchiul Peter” scrisese în jurnalul lui de bord: „*Mă supun cu dragă inimă. Întrerup încărcarea acumulatorilor și mă cufund...*”

Vasele *Seanymph* și X-8, conform instrucțiunilor, se aflau amîndouă în imersiune, pentru că intrau în zona de operații.

Erau orele 16,30 cînd McFarlane îi semnală lui Oakley că, de dimineată, întîmpină mari dificultăți pentru a-și menține asieta. În cursul dimineții a auzit aerul țîșnind. Ieșea din încărcătura de la tribord și desigur că apa pătrunsese în flotoare. Vasul lua banda spre tribord. Pentru a compensa această mișcare, McFarlane goli tancul de compensație și leștul din tancul principal de balast nr. 2.

— Voi abandona încărcătura de la tribord, îi comunică el prin telefon lui Oakley.

— Dacă apreciați că trebuie făcut acest lucru... Dați-i drumul.

— Fixez dispozitivul încărcăturii de exploziv la „securitate” și o abandonez. Atențiune.

Cinci minute mai tîrziu McFarlane învîrtea manivela care desprindea dinăuntru uriașa masă explozivă. Se produse o zguduitură. Dar X-8, datorită măsurilor de compensație, își relua aproape imediat echilibrul.

Încărcătura, fixată la „securitate” și abandonată la 180 de brațe, nu trebuia să explodeze, ci să atingă fundul mării, să se depună ușor și să rămînă acolo inofensivă în carcasa ei metalică, umplîndu-se cu apă și ruginind încetul cu încetul.

Amîndouă submarinele erau în imersiune. X-8 parcursese vreo 900 m; deodată o explozie violentă zgudui submarinul *Seanymph*: zdruncinat, X-8 se cabră...

McFarlane și oamenii săi au fost proiectați în pereți. Încărcătura a explodat pe neașteptate și deflagrația ei, transmisă cu putere prin apă, fără îndoială că a pricinuit stricăciuni cirmelor. Îngrijorat, McFarlane „pipăi” toate comenzile.

Nimic nu părea să se fi mișcat din loc. Nu s-a produs nici cea mai mică avarie¹⁵.

X-8, dezechilibrat, lua acum banda spre babord. McFarlane trase concluzia că și încărcătura de la babord a fost inundată. Îl informă pe Oakley.

— Și încărcătura de la babord trebuie abandonată, flotorii ei sînt inundați.

— Și dacă explodează ea și cea de la tribord?

— Ies la suprafață, răspunse McFarlane. De data aceasta nu fixez la „securitate“, ci reglez explozia la două ore după abandonare.

— Ies și eu la suprafață.

McFarlane puse cu grijă în funcțiune mecanismul de orlogerie. Încărcătura trebuia să explodeze după două ore. În momentul acela, vasele aveau să fie foarte departe...

La orele 16,55, încărcătura desprinsă de X-8 aluneca spre fundul mării...

Pentru McFarlane, Mardsen, Hindsmarsh și Murray, „Operația Source“ luase sfîrșit.

Seanymph se cufundă din nou. X-8 continua să navigheze la suprafață. În interiorul micului submarin domnea o tăcere adîncă. Consternați, nu îndrăzneau să-și vorbească. Comandantul lui X-8 se gîdea cu amărăciune: „Să te antrenezi timp de doi ani, să ajungi aproape de țintă și, în mod stupid, să fii obligat să arunci armele în mare! Numai de n-ar fi învinuiți că s-au grăbit să se debaraseze de ele... După o oră și trei sferturi străbătuseră 3,5 mile. Deodată se produse o explozie de o foarte mare violență, în comparație cu care explozia încărcăturii de la tribord n-a fost nimic. Pe bordul celor două vase toți o auziră ca și cum s-ar fi produs foarte aproape. Mai întîi, fiecare se gîdi la stricăciunile, la avariile suferite de vase. Ușile compartimentelor etanșe de pe X-8 erau deplasate și apa pătrunsese în valuri în compartimentul *W and D*. Țevile erau răsucite, transmisiile rupte. Deocamdată, X-8 plutea și, dacă nu exista pericolul imediat de a-l vedea pierind în valuri, fără îndoială că nu mai era în stare să intre în imersiune.

Pe bordul lui *Seanymph* becurile se stinseseră. O mare îngrijorare domnea pe vas. Dacă, în pofida solidității construc-

¹⁵ Aceasta a fost explozia pe care a auzit-o Philip. Am respectat diferența de o oră — aproximativ 20 de minute — între indicațiile lui X-7, greșite, după cum spunea Philip, și cele ale lui *Seanymph*, mai precise.

ției submarinului, s-a resimțit atât de puternic violența exploziei, nu era greu de imaginat ce avarii a putut pricinui ea micului vas remorcat¹⁶.

Oakley încercă în zadar să intre în legătură telefonică cu McFarlane. Linia părea să fie tăiată.

În cele din urmă, comandantul lui *Seanymph* reuși să audă citeva apeluri neclare. Pentru el, aceasta însemna certitudinea că X-8 continuă să se afle la remorcă. Dar, de bună seamă, un X-8 foarte avariat.

În noaptea de 17 spre 18 septembrie, Oakley i-a telefonat de mai multe ori lui McFarlane. X-8 rezista. Pentru prima oară Oakley se gândi la sabordarea micului vas.

În această seară tirzie de 17 septembrie mai rămăseseră 5 submarine mari care remorcau 5 vase de tip X, dintre care unul — X-8 — scos din luptă. *Truculent* și X-6, *Trasher* și X-5, care nu avuseseră dificultăți, intraseră în zona de lansare care le fusese stabilită. Celelalte trei, *Stubborn* cu X-7, *Seanymph* cu X-8 și *Sceptre*, remorcându-l pe X-10, se apropiau.

De două ori în cursul aceleiași zile, la orele 6 și la orele 14,50, *Stubborn* și *Seanymph* s-au observat unul pe altul și au schimbat semnale prin S.S.T.¹⁷ Astfel, Duff a fost bucuros să afle că X-8 fusese regăsit în ajun, la orele 20, și că s-a procedat la transbordarea echipajului.

Ziua de 17 era prima din zilele Z în cursul cărora trebuia să aibă loc transbordarea echipajelor. Din păcate, vremea era atât de rea, sufla un vînt de la sud-vest atât de puternic, încît nici unul dintre comandanți nu s-a putut încumeta la această operație. Nu era momentul să se piardă cîtiva oameni în cursul acestui du-te-vino, între două vase, pe o mare dezlănțuită.

¹⁶ Nu este prea limpede de ce a doua explozie a provocat asemenea stricăciuni la o distanță de 3,5 mile, în timp ce prima, la cel mult 900 m, n-a produs nici una. Cele două încărcături au fost abandonate la aproximativ aceeași adîncime (180 de brațe). Este posibil ca prima încărcătură, fixată la dispozitivul de securitate, să fi explodat doar parțial. Indiferent care au fost cauzele, forța celei de-a doua explozii pare să fi demonstrat prin exemplul ei eficacitatea încărcăturii. Îmi vine greu să cred că explozia s-a produs la o distanță de 3,5 mile, dar, indiferent care a fost distanța orizontală, în ceea ce privește adîncimea apei nu avem nici un dubiu, astfel încît, în orice caz, rezultatul exploziei a fost realmente remarcabil. (Raportul înaintat lordului Amiralității de către contraamiralul sir Claud Barry, D.S.O., amiralul-comandant al submarinelor, la 8 noiembrie 1943.)

¹⁷ Aparat pentru semnalizări sonore între submarine. — *Nota trad.*

"OPERATIA SOURCE"

Atacul împotriva
cuirasatului Tirpitz executat de
submarinele X la 22 septembrie 1944

o Paza de lansare a submarinelor X
la 20 septembrie: de la orele 18,30
pînă la 26

Drumul lui Syrtis care a
raportat pierderea lui X-9

Drumul lui Seonyimah care a
raportat sabordarea lui X-8

Sabordarea lui X-8

X-9 este pierdut

X-10 este descoperit
de STUBBORN
în după-amiaza de 28

TRACULENT SI X-8
SEANIMCHIA X-9
STUBBORN SI X-9
TIRPITZ SI X-9
PIEDRE SI X-10

70°

65°

60°

55°

50°

45°

5°

10°

15°

20°

25°

30°

35°

40°

45°

50°

le Faererne

le Shetland
Sumburgh

le Orkney

Scapa Flow
Pierrea de la Loch Cairnbawn
la 11 si 12 septembrie

Trondheim

Stadlandet

Ålesund

Stavanger

Kristiansand

le Lofoten

Vest Fjord

Bodo

Narvik

STOCKHOLM

Capul Nord
Sørøya
Alten Fjord
Vaa Fjord

După, "The War at Sea"
vol. III, partea 4
Col. S.W. Roskill D.S.C. R.N.
H. M. Stationery Office

În acest timp, la Londra, contraamiralul Barry n-a rămas inactiv. Înconjurat de statul său major, atît cît îi era cu putință, urmărea pe hărți ruta submarinelor. În afară de mesajul lui *Seanymph*, primise și informații provenite din fiordul Alta: precizări cu privire la barajele de plasă din jurul lui *Lützow*, cu privire la cele din fiordul Lang. Le transmise submarinelor împreună cu confirmarea planului nr. 4. Acum nu mai putea să facă decît un lucru: să spere.

Simbătă 18 septembrie.

Pentru McFarlane, Marsden, Hindsmarsh și Murray noaptea a fost plină de temeri. Nimic nu mai funcționa pe bordul lui X-8 și li se părea că aveau mai multă apă decît era normal la picioare, în santină, și că apa urca întruna. Vor fi bruse înghițiți de valuri împreună cu submarinul lor? Nimeni nu împărtășea celui alt temerile sale. Cu puțin înainte de ivirea zorilor, Oakley, care pe *Seanymph* părea să aibă aceleași preocupări, alege un moment în care marea era mai liniștită pentru a se apropia de X-8. Îl asculta pe McFarlane confirmîndu-i avariile provocate de exploziile încărcăturii: „Am hotărît — Reveniți-vă — trimit barca“, strigă Oakley și, pe un ton care nu admitea nici o replică, nici o discuție, adăugă: „Sabordați vasul“.

A luât hotărîrea aceasta după ce a chibzuit îndelung. După părerea lui, era cu neputință să-l aducă pe X-8 în Anglia. Zile de navigație cu remorcă, pe vreme rea, fără să aibă nici o certitudine că va obține un rezultat pozitiv, ar însemna timp pierdut, în timp ce *Seanymph* ar fi putut fi de folos în altă parte, fie într-o nouă operație ordonată de Amiralitate, fie pentru a ajuta celelalte submarine să recupereze vasele X după atac. Se putea, de asemenea, ca acest atac să-l determine pe inamic să iasă din fiord — pe *Lützow*, de exemplu, care acum era în afara obiectivului. *Seanymph* ar fi acolo, în largul fiordului Alta, pentru a-l torpila... cel puțin așa spera.

Prevăzînd posibilitatea unei asemenea operații, amiralul precizase comandanților de submarine că, dacă va fi absolut necesar, vor putea saborda micile nave.

La orele 3,45 Oakley a dat dispoziții să fie lăsată la apă o barcă pneumatică, asigurînd-o printr-o parîmă, și procedă la îmbarcarea lui McFarlane, Marsden, Hindsmarsh și Murray.

X-8 a fost scufundat în punctul avînd coordonatele 71°41'5" latitudine nordică și 18°11' longitudine estică. Apoi *Seanymph* luă direcția spre nord de paralela 73° pentru a raporta Amiralității prin radiotelegrafie pierderea lui X-8. La această latitudine își putea transmite raportul în deplină securitate¹⁸.

Or, în zona respectivă, cu două ore mai târziu, adică la orele 5,55, a ajuns și *Syrtis*. Jupp, comandantul său, îi semnală lui sir Claud o știre foarte proastă¹⁹: pierderea lui X-9. După transmiterea mesajului, *Syrtis* coborî din nou în zona de patrulare, la nord de insula Soröy.

La bordul lui *Truculent*, navigația își urma cursul normal. „Rutina”, nota Cameron în jurnalul său. Adeseori, el prelua cartul, și Alexander, fostul ofițer al marinei comerciale, era mulțumit de felul în care se descurca. Stabilea poziția cu sextantul său personal și compara rezultatul cu cel indicat de instrumentele submarinului.

— Robbie, am o eroare de o jumătate de milă, nu mai mult, îi spunea, nu fără mindrie, căpitanului Alexander.

— Nu-i nimic.

— Țin la sextantul meu, Robbie. În timpul operației îl las pe vasul vostru.

— De acord, Don.

Wilson îi telefona deseori lui Cameron. Și întotdeauna începea astfel: *We're all right but there's just one small snag*²⁰! După care începea o lungă descriere a avariei pe care o denumise „o boroboacă”: încărcătura de la tribord lua apă și trebuia compensată pentru a putea păstra nava nebandată; *Piker* lua o „afurisită” de bandă spre tribord; partea superioară a periscopului se clătina!

— Lasă că aranjează Goddard asta, răspundea Don rîzînd.

Sistemul „cușetelor calde” devenise o obișnuință. Don se odihnea perfect în cușeta lui Robbie. Lorimer cel înalt dor-

¹⁸ După părerea mea, comandantul lui X-8 a avut motive întemeiate să abandoneze încărcăturile cînd s-a constatat că sînt inundate; și hotărîrea luată de comandantul lui *Seanymph* de a-l scufunda pe X-8 pentru a evita compromiterea acțiunii a fost singura justă.

¹⁹ Mesajul nu i-a parvenit niciodată amiralului. Abia la 3 octombrie a primit el mesajul lui *Syrtis*, cu data de 2, orele 20,05, ora locală, din care s-a aflat că X-9, rupîndu-și parîma de remorcare, n-a mai fost văzut de la 16 septembrie și, în consecință, n-a luat parte la atac. (Notele sînt extrase dintr-un raport al contraamiralului C.B. Barry.)

²⁰ Totul este în regulă, dar s-a întîmplat o mică boroboacă!

mea în careul minuscul, iar micul Kendall — „Dicky“ — își agățase un hamac într-un coridor. În prima noapte, tot echipajul a izbucnit în râs cînd l-a văzut punîndu-și o superbă pijama înainte de a se cățăra în patul lui atît de confortabil!

Cameron a hotărît să nu se mai bărbiezească pînă la sfîrșitul operației și la întoarcerea lui în Anglia; cînd se privea în oglindă, nu se mai recunoștea.

La orele 6,30 dimineata, Philip calculează timpul pe care l-au petrecut în X-7 și îi spuse lui Magennis.

— Sintem aici de șase zile și jumătate, mai exact o sută cincizeci și șase de ore.

— Da, strașnic ar fi acum o masă bună, un pahar cu bere, o baie și o sedință la frizer, răspunse Magennis.

Luck încheie:

— Și un somn adevărat, să dormi neîntors și pe săturate.

La prînz deschiseră cutii de conserve: limbă de vitel, supă de roșii, mazăre fină, urmate de fragi stropiți cu lapte, iarăși meniu-ul de la *Savoy*.

Micile explozii care trebuiau să-i elibereze continuau să se lase așteptate... La orele prevăzute ieșeau la suprafață și se cufundau din nou. Aceste ultime ceasuri păreau fără de sfîrșit.

Orele 18,45...

O explozie, două, trei, patru... „Pregătiți-vă pentru transbordare“. În sfîrșit zîmbeau, încercînd să-și stăpînească bucuria.

Philip și Luck își îmbrăcară imediat hainele lor speciale de scafandru, din cauciuc foarte subțire, dintr-o singură bucată, și se apucară cu toții de curățenie. Frecară, lustruiră și puseră toate la locul lor. În cutiile de conserve goale înghesuiră toate gunoaiele, toate resturile pe care niște bărbați le putuseră lăsa în urma lor în timpul celor șapte zile petrecute în acest tub lung de oțel.

Orele 20,10.

Trei explozii mici. Sosise momentul să iasă la suprafață pentru ultima oară. Magennis deschide tambuchiul și privește marea. În lumina amurgului îl vede pe *Stubborn* apărînd și dispărînd într-un ritm regulat dintre valuri. Fără să mai aștepte, Philip procedează la manevrele obișnuite: pomparea apei adunate în santină, aerisire, încărcarea bateriilor. Valurile

mătură puntea minusculului *Pdinichthys* și apa umple cu zgomot compartimentul *W. and D.* Cu același prilej, *W.C.*-urile instalate acolo sînt spălate cu apă din belșug. Pe punte, ținîndu-se cu o mină de tubul de aerisire și aruncînd cu cealaltă cutiile de conserve, Philip își strigă ordinele.

Aveau să mai rămînă acolo douăzeci de minute nesfîrșite — ultimele — pînă vor vedea apropiindu-se barca de pe *Stubborn*. La bordul ei se aflau Place și Whitley. Acostarea bărcii era dificilă din cauza valurilor, care, cînd o proiectau spre *X-7*, cînd o îndepărtau cu brutalitate. Philip, Magennis și Luck, cu degetele înghețate — mîinile lui Luck erau tăiate de parimă —, se mențineau cu greu pe punte, riscînd la fiecare val să fie aruncați în mare.

În cele din urmă, barca în care se aflau Philip și Luck a fost trasă pînă la *Stubborn* și marele Bill Whittam împreună cu Bob Aitken, bărbosul, luară loc în ea. Ce plăcere să pui piciorul pe *Stubborn* după șapte zile de traversare. Niciodată nu i s-a părut lui Philip un vas atît de solid, atît de stabil ca acest submarin. Curînd veni și rîndul lui Magennis să ajungă pe *Stubborn*. Abia atunci, după ce și-a dus treaba la bun sfîrșit, „Unchiul Peter“ a socotit că are dreptul la odihnă. Cobori în submarin să se schimbe și să mănînce o supă caldă. Erau orele 21,24. Philip era hotărît să doarmă, să doarmă ore în șir, să uite. Dar n-a fost chip. Nu se putea smulge din viața în care se avîntase, așa cum nu se poate smulge o navă de sub vîntul care o poartă. Atenția continua să-i rămînă trează, de parcă s-ar fi aflat încă pe bordul lui *Pdinichthys*, de care nu se putea desprinde.

Se pregătea să se culce, să încerce să-și găsească somnul, cînd un strigăt, un mare tărăboi iscat pe bordul submarinului, îi confirmă cu certitudine că parîma de remorcă se rupsesese din nou. Consideră că nu e îndreptățit să rămînă mai departe la căldură, să se bucure de această odihnă, dealtfel pe deplin meritată, atunci cînd submarinul său era în pericol să se piardă. Își îmbracă din nou haina lui de mare — din cauciu —, urcă scara de fier și apărî în chioșcul lui *Stubborn*. În momentul acela barca era lăsată la apă. Fără a da nici cea mai mică explicație, Philip cobori, se așază pe balastul lateral și alunecă în barcă chiar în clipa în care aceasta se izbi de flancul submarinului. Barca fu trasă înapoi pentru a i se atașa un odgon de remorcare. În noapte Philip văzu profilîndu-se silueta lui *Stubborn*, care urca și cobora. Se părea că barca va fi zdrobită. Parîma de remorcare era grea, foarte grea...

Se apropie de X-7. Place stătea în picioare pe punte. El împinse barca și amândoi, aplecați deasupra apei, încerează să apuce parima. Le alunecă printre degete și dispăru în apa neagră, înghețată. Pentru a o prinde din nou, Philip băgă capul sub apă. Făcu astfel mai multe încercări, dar zadarnice. În cele din urmă, o fixă pe parima care-l lega de *Stubborn*, apoi îi trecu capul lui Place, care de la înălțimea submarinului X se afla deasupra lui. Un val însă o smulse din mâinile lui Philip. Puteai ajunge la desperare.

Atunci *Stubborn* înaintă încetitor și Place reuși să fixeze parima de remorcare de odgonul care lega barca de *Stubborn*. Din nefericire, cînd aruncă parima, ea se încolăci în jurul gîtului lui Philip și fu cît p-acî să-l stranguleze. Căzu în mare. Cei de pe *Stubborn* urmăreau manevra, atît cît era cu putință noaptea, pe o mare agitată. Philip a fost scos din apă și coborît înăuntru submersibilului.

„Nu eram de mult timp jos, avea să scrie mai tirziu Philip, doar cît mi-am scos hainele și am băut un pahar cu rom, cînd am auzit un strigăt: S-a dus dracului remorca!²¹”

Eram ud leocarcă, deoarece combinezonul meu se rupsesese în mai multe locuri. Simțindu-mă în formă — fără îndoială datorită paharului cu rom —, mă oferii să mai încerc o dată.

— Nu, bătrîne, ești prea obosit, îmi spuse căpitanul Duff... Nu, am să încerc s-o rezolv altfel“.

X-7 se alătură de flancul lui *Stubborn* și, înfruntînd riscul foarte mare de a provoca avarii încărcăturilor laterale ale lui X-7 și carcasei subțiri a lui *Stubborn*, parima de remorcare a fost fixată.

„Duff și Place au făcut o treabă bună! Odgonul acesta ține deocamdată, dar cît timp va mai ține, Dumnezeu știe! Se întinde în mod regulat deasupra valurilor, vibrînd ca o coardă de harfă. În clipa aceasta sentimentele mele sînt amestecate, în timp ce inima îmi singerează de milă pentru bieții oameni aflați la bordul lui X-7. Trebuie să mărturisesc, cu tot egoismul, profunda mea satisfacție de a mă afla aici, instalat confortabil în acest submarin“.

Duminică 19 septembrie.

Vremea s-a liniștit. Potrivit ritualului duminical, comandanții au strîns oamenii în jurul lor, la postul central, pentru a le citi cîteva versete din *Biblie* și a rosti cîteva rugă-

²¹ Philip crede astăzi că, întrucît degetele le erau înghețate, veriga de siguranță n-a fost bine blocată.

ciuni. *Stubborn*, puțin întârziat din cauza repetatelor ruperi ale parimei de remorcare, încrucișă, la 10 mile de uscat, prin fața fiordului Alta, orientându-se tot timpul zilei cu ajutorul farurilor. *Pdinichthys* se afla la remorcă și pe bordul micului submarin totul mergea bine. Spre seară, la orele 18,43, *Syrthis*, a cărui poziție era de 71°03' latitudine nordică, 22°13' longitudine estică, observă un submarin, relevat la 308°, la o distanță de 3 mile; era, probabil, un submarin german. Intră în imersiune.

Luni 20 septembrie.

Ziua Z. Era aproape 11 dimineața — *Stubborn* și *X-7* se aflau la suprafață la 70°45' latitudine nordică, 21°03' longitudine estică. „În timp ce privea în urma sa de la postul de comandă, Philip auzi un apel pentru „posturile de imersiune“, urmat imediat de ordinul: *Shut off for the depth charges*²² transmis de Duff. ...Vreun atac... Vreun vas inamic... Vreun avion? Totuși, *Stubborn* nu se cufundă, ci viră brusc. Abia atunci văzu Philip, în imediata apropiere a babordului, o mină plutitoare. Dacă Duff n-ar fi manevrat, mina ar fi izbit cu siguranță prova submarinului și ar fi explodat. Acum, la nici doi metri de coca submarinului, se ridica și cobora pe valuri, clătinându-și antenele... Trecând în spate, ea se abătu brusc din drum, dispărând pentru câteva secunde într-un vârtej, pentru a ieși la iveală în siajul lui *Stubborn*. Agățată de parima de remorcare, aluneca lin de-a lungul cablului... Într-un minut, două, antenele minei aveau să atingă prova lui *Pdinichthys*. Toți cei aflați în chioșcul lui *Stubborn* stăteau încremențiți, cu ochii ațintiți asupra minei, care părea că aleargă de-a lungul parimii de remorcare. Așteptau înspăimântătoarea explozie... După aceea, când jerba de apă va recădea, din *X-7* și echipajul lui nu va mai rămâne nimic. Și bestia încornorată și-a găsit să se cuibărească în veriga de siguranță cu care era fixat odgonul de prova lui *X-7*!

Stubborn oprindu-se, șocul a fost amortizat. Toți își dădeau acum seama că, dacă mina va exploda, cele 4 tone de exploziv de pe *X-7* vor sări de asemenea în aer, iar *Stubborn* va fi și el distrus. *X-7* se legăna în voia valurilor și nu se întâmpla nimic. Se ghiceau șocurile repetate ale minei la fiecare resac care lovea prova lui *X-7*... Asta a durat

²² Închideți porțile etanșe dintre submarin și încărcăturile de adîncime.

cinci minute. Din interiorul lui *Pdinichthys*, Place nu observase pericolul. El nu putea vedea mina, care plutea la suprafața apei. Legătura telefonică era întreruptă și Duff nu-i putea atrage atenția decât prin semnale luminoase. Toți văzură, în sfârșit, silueta zveltă a lui Godfrey ieșind prin tambuchiul. Se uită spre provă, înțelese, apoi cu un calm desăvârșit înaintă pe puntea lui X-7 până la provă. Cu vârful piciorului, ca cineva care vrea să îndepărteze un animal scirbos, pipăi mina. Apoi încercă să eufunde parîma, pentru a putea desprinde mina. Nu izbuti. În chip periculos, mina se ciocnea intruna de prova vasului. Acum Place încerca mereu cu piciorul să-l degajeze pe X-7 de mină. Asta a durat șapte minute. În sfârșit îl văzură ridicîndu-se în picioare — X-7 se afla la o distanță de numai cîțiva metri de *Stubborn* —, în timp ce mina se îndepărta legănîndu-se. Place, cu surîsul pe buze, strigă: Și e prima dată cînd resping o mină cu ajutorul coarnelor ei!

În momentul acela, Philip păli. Cizmele pe care le purta Place, cele cu care atinsese mina erau ale lui. Niște cizme din piele foarte fină, căptușite cu piele de oaie; 5 guinee²³ l-au costat la Gieves aceste cizme, 5 guinee, ochii din cap!

„În seara de 20 septembrie totul era gata pentru a lansa vasele X la atac, avea să scrie mai tîrziu contraamiralul Barry în raportul său adresat conducerii Amiralității. Între orele 18,30 și 20, cele patru vase X-5, X-6, X-7 și X-10 au fost desprinse de *Thrasher*, *Truculent*, *Stubborn* și *Sceptre* în poziția indicată pentru lansare și au pornit, fiecare singur, în strîmtoarea Soröy. Submarinele s-au retras apoi spre largul mării, în sectoarele lor de patrulare... Consider că această traversare a dat posibilitate tuturor celor care au participat să dea o frumoasă dovadă a calității lor de marinari, a hotărîrii lor“.

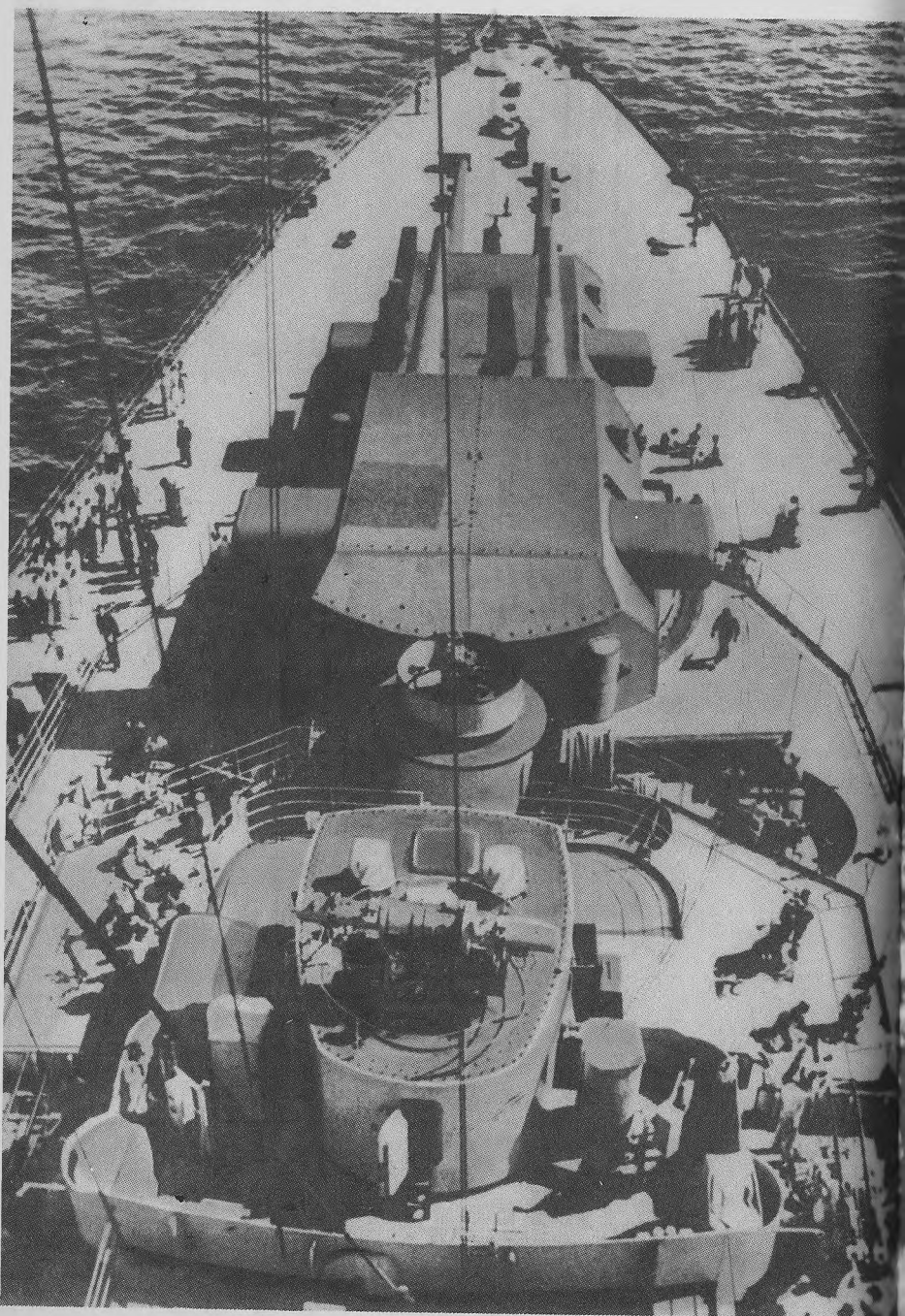
²³ Monedă engleză veche, valorînd 21 de șilingi. — *Nota trad.*

GIGANTUL MĂRILOR PE CARE CHURCHILL VOIA SĂ-L SCUFUNDE



În 1941 *Tirpitz* era cea mai puternică navă de luptă în funcțiune. La 1 aprilie 1939, Hitler, plin de mândrie, a prezidat la Wilhelms-haven lansarea ei. Doamna von Hassel, fiica marelui-amiral von Tirpitz și soția ambasadorului Reichului la Roma, i-a fost nașă. Livrat marinei de război la 25 februarie 1941, după probele executate în Baltica, a fost trimis de marele-amiral Raeder în Norvegia, «țara destinului». Din clipa aceea englezii au lansat împotriva lui atac după atac. Era cuirasatul care trebuia distrus.

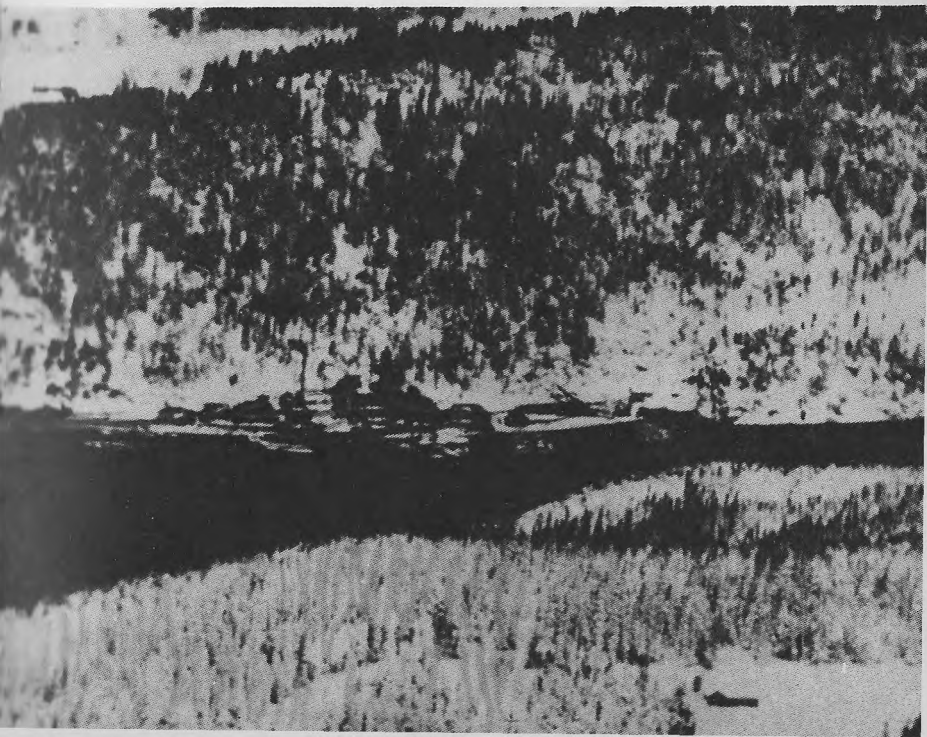
CUIRASATUL TIRPITZ



PUTERNIC ȘI TEMUT

Puntea de la pupă, cu cele două mari turele duble de 380 mm: Cesar și Dora. În primul plan un telemetru puternic. Se poate aprecia lungimea țevii tunurilor comparându-le cu mateloții. (*Imperial War Museum*)

Tirpitz, fotografiat de avioanele engleze la 2 februarie 1942 în fiordul Aas. Se confundă atât de mult cu peisajul, încît de-abia se distinge.



A black and white portrait of a man in a military uniform. He is wearing a dark jacket with a high collar, a light-colored shirt, and a striped tie. On his left chest, there are two stars and a row of ribbons. The man has short, dark hair and is looking slightly to the left of the camera with a neutral expression. The background is a plain, light color.

Pașaportul fals al norvegianului Rørholt, confecționat pe numele de Rolf Christiansen de către consulul Nielsen de la Stockholm.

SUGGESTED		
DESCRIPTION		
PERSON DESCRIBING		Height - Female
		Wife - Helmut
Official	Inspector	
Age	Inspector	
Sex	Male	
Date	10 June 1946	
Location	Frankfurt	
File	1st Comm.	
Staff	Staff	
Message	Staff	
Office	Staff, there	
Address	Staff, there	
Appon	Staff, there	
File	Staff, there	
Reference	Staff, there	
Notes	Staff, there	
Comments	Staff, there	
Authorities	Staff, there	

[illegible]

Rolf Kristensen
Passionchaveros egentlige møder
Signature du titulaire

Signature du titulaire
Signature of Healer
Unterschrift des Passinhabers

NAME	INFANTS	CHILDREN	KINDER
Name	Alter	Kjøn	
Name	Age	Sex	
Name	Age	Sex	
Name	Alter	Geschlecht	

Huistrans eigenhandige ondertekening
et de sa femme
and of Wife
and seine Ehefrau

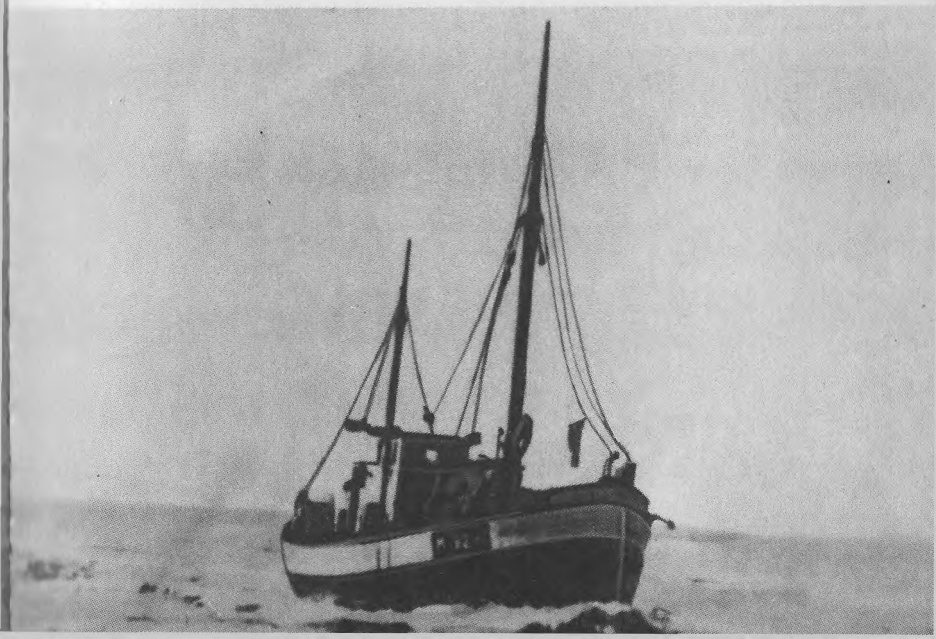
bevidnes av den passutstedende myndighet;
 Attestée par l'agent délivrant le passeport;
 Certified by the issuing Authority;
 Bescheinigung der ausstellenden Behörde.

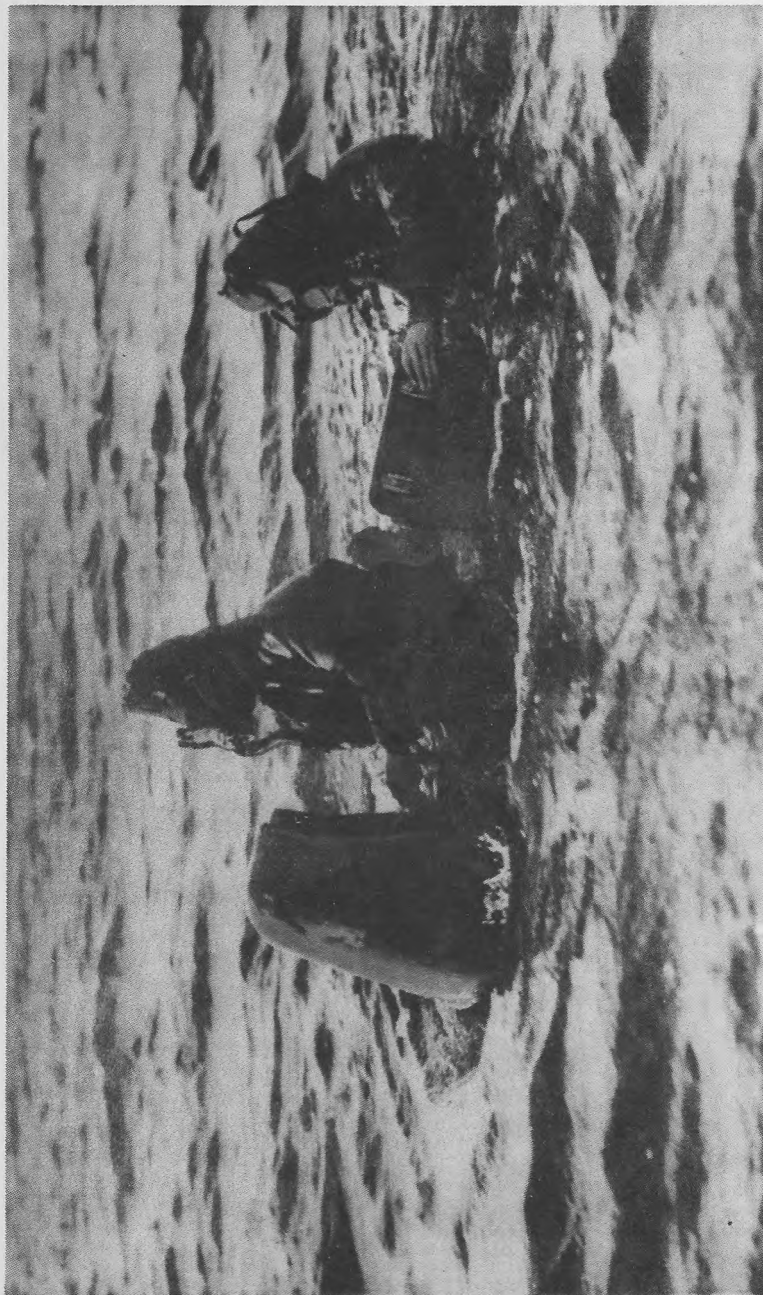
NORVEGIENILOR

Leif Larsén, căpitanul vasului *Arthur*, cel care a încercat să-l scufunde pe gigantul mărilor cu două mine transportate cu barca sa din insulele Shetland pînă în fundul fiordului Trondheim.



Arthur traversînd Atlanticul de nord.





Englezii au trimis la bordul lui *Arthur* patru oameni-broască ce trebuiau să manevreze două torpile ghidate cu capete explozive. Doi din acești scufundători pe torpila lor. (*Imperial War Museum*)

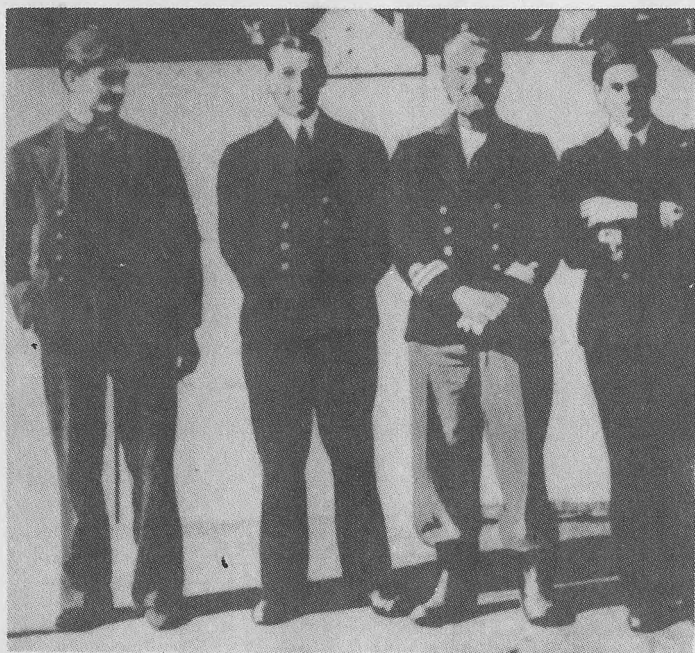
ATACUL SUBMARINELOR DE BUZUNAR



În 1944, *Tirpitz* a fost deplasat în fiordul Kaa, aproape de Capul Nord. Acolo a fost atacat de către submarinele de tipul X. După ce au străbătut toate barajele, ele i-au plasat sub cocă tone de explozivi. «Operația Source» a fost una dintre cele mai dificile din ultimul război mondial. Ea face cinste lui Royal Navy. (*Imperial War Museum*)

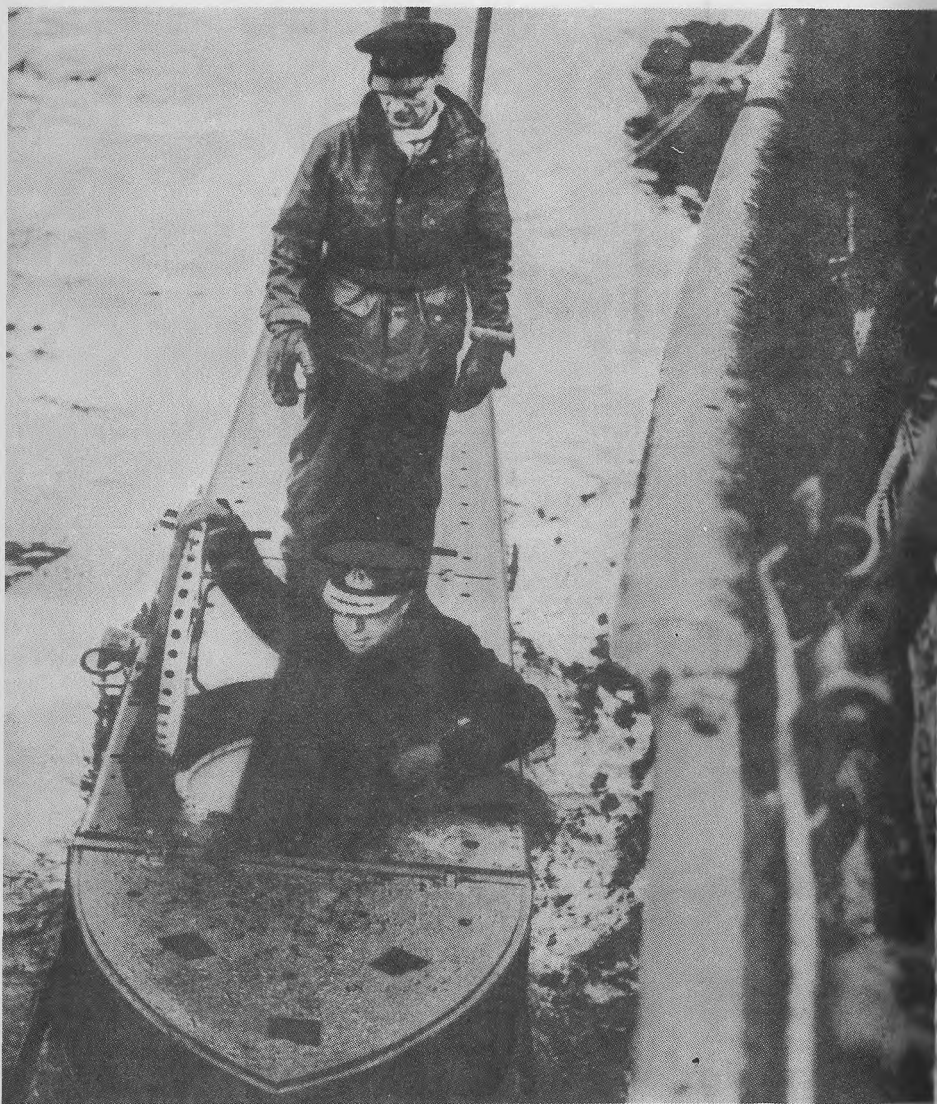
EROII «OPERĂȚIEI SOURCE»

De la stînga la dreapta: căpitanii T.L. Martin, K.R. Hudspeth, B.M. McFarlane și G. Place.



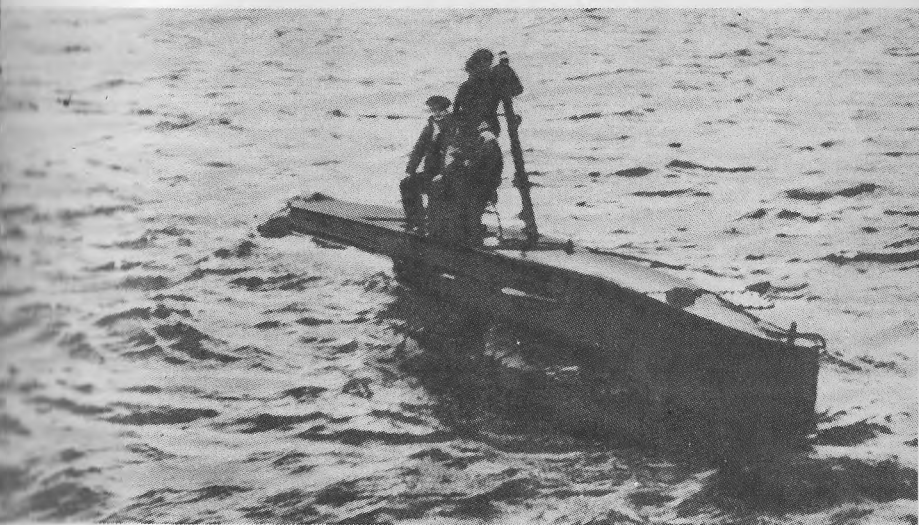


De la stînga la dreapta, în picioare: căpitanii A. Wilson și D. Cameron și locotenentul J.T. Lorimer; așezați: locotenenții R.H. Kendall, E.G. Goddard, McGregor și Oxley.

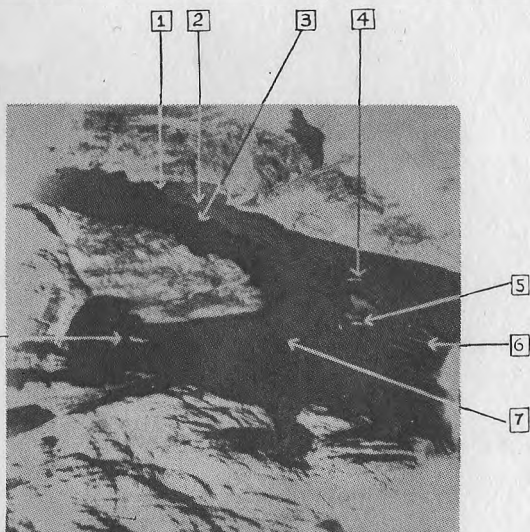


Înainte de atacul împotriva *Tirpitz*-ului, contraamiralul C.B. Barry, amiral comandant al submarinelor, coboară la Holy Loch, într-un submarin de tipul X. (*Imperial War Museum*)

Exercițiile, antrenamentul intensiv al echipajelor submarinelor de tipul X la Rothesay Bay. (*Imperial War Museum*)

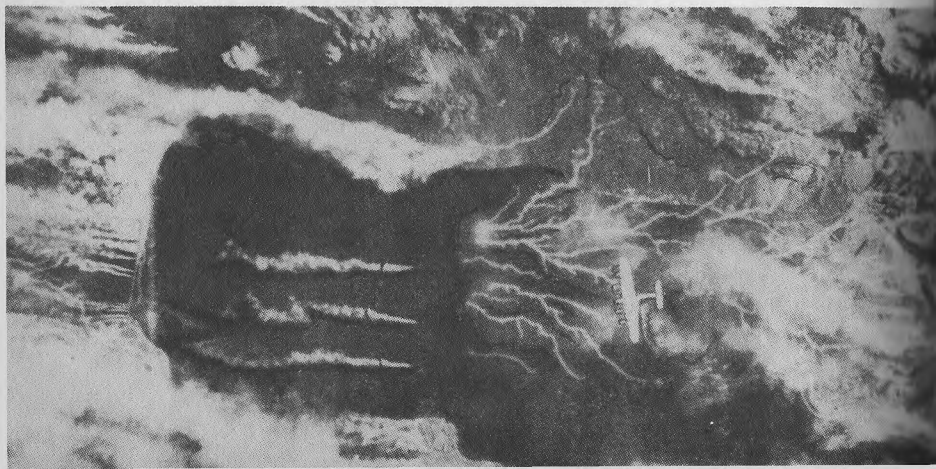


ROYAL NAVY SCOATE CUIRASATUL TIRPITZ DIN LUPTĂ, IAR ROYAL AIR FORCE ÎI DĂ LOVITURA DE GRAȚIE



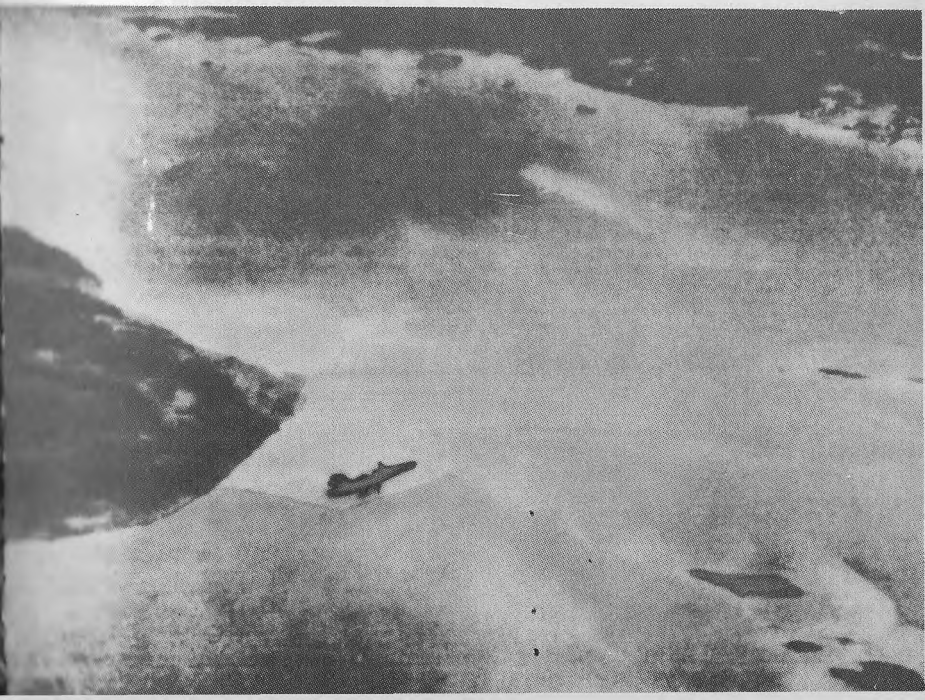
Fotografia fiordului Alta
luată de R.A.F. la șase
zile după atacul din 22
septembrie 1943: 1. *Tir-*
pitz. — 2. Păcura răspin-
dită de *Tirpitz* pe o diș-
tanță de 2 mile. — 3 și 4.
Distrugătoare. — 5. Vas
pentru paza coastelor. —
6. Plasă de protecție. —
7. și 8. Petroliere. (*Impe-*
rial War Museum)

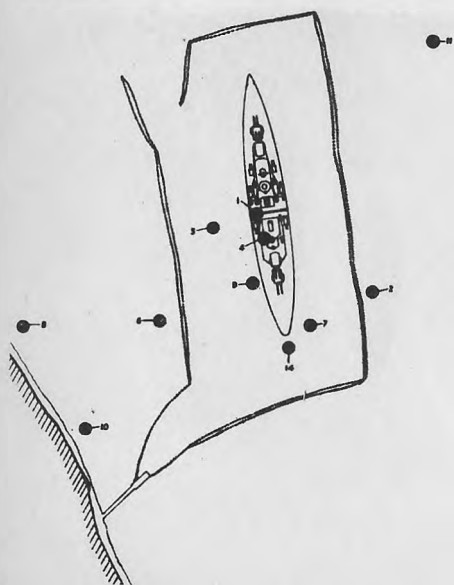
Atacul escadrilelor Lancaster la 15 septembrie 1944. Ecranul
de fum se răspindește deasupra fiordului, ascunzând cuirasatul
Tirpitz aflat în fotografie în partea din stnga sus. (*Imperial War*
Museum)



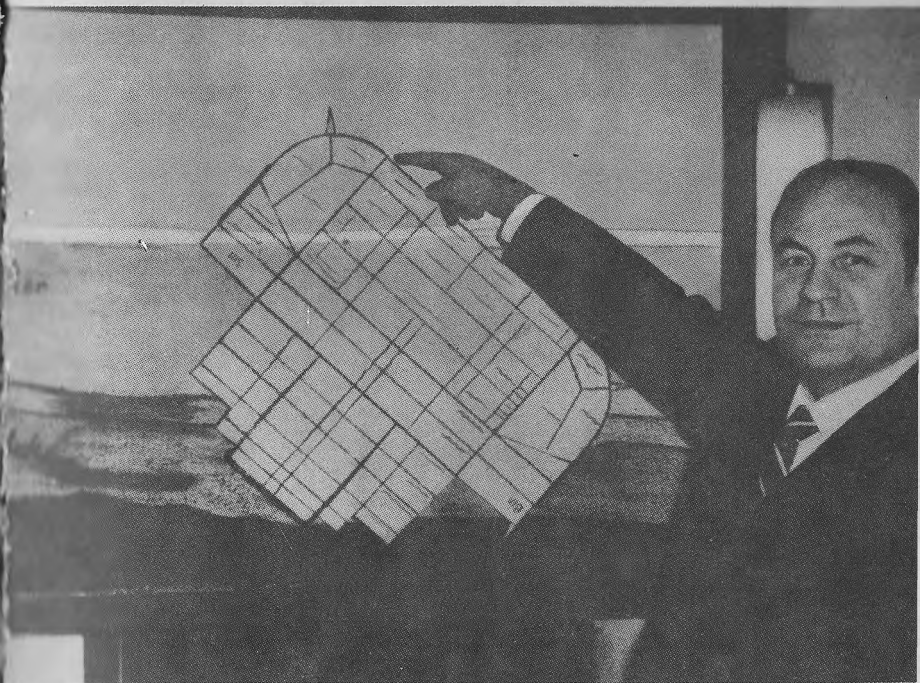
TROMSÖ, 12 NOIEMBRIE 1944: PRADA E ÎNCOLȚITĂ

Ultima fotografie a *Tirpitz*-ului, pe care-l vedem înconjurat de plase antitorpilă, la Coköybóttén, în apropiere de Tromsö.



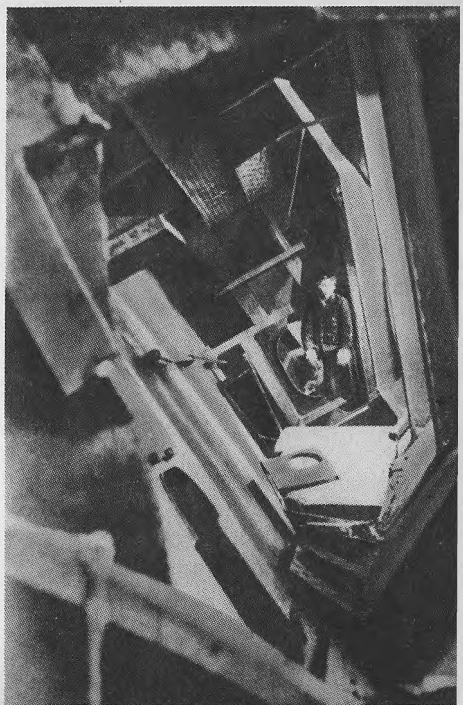


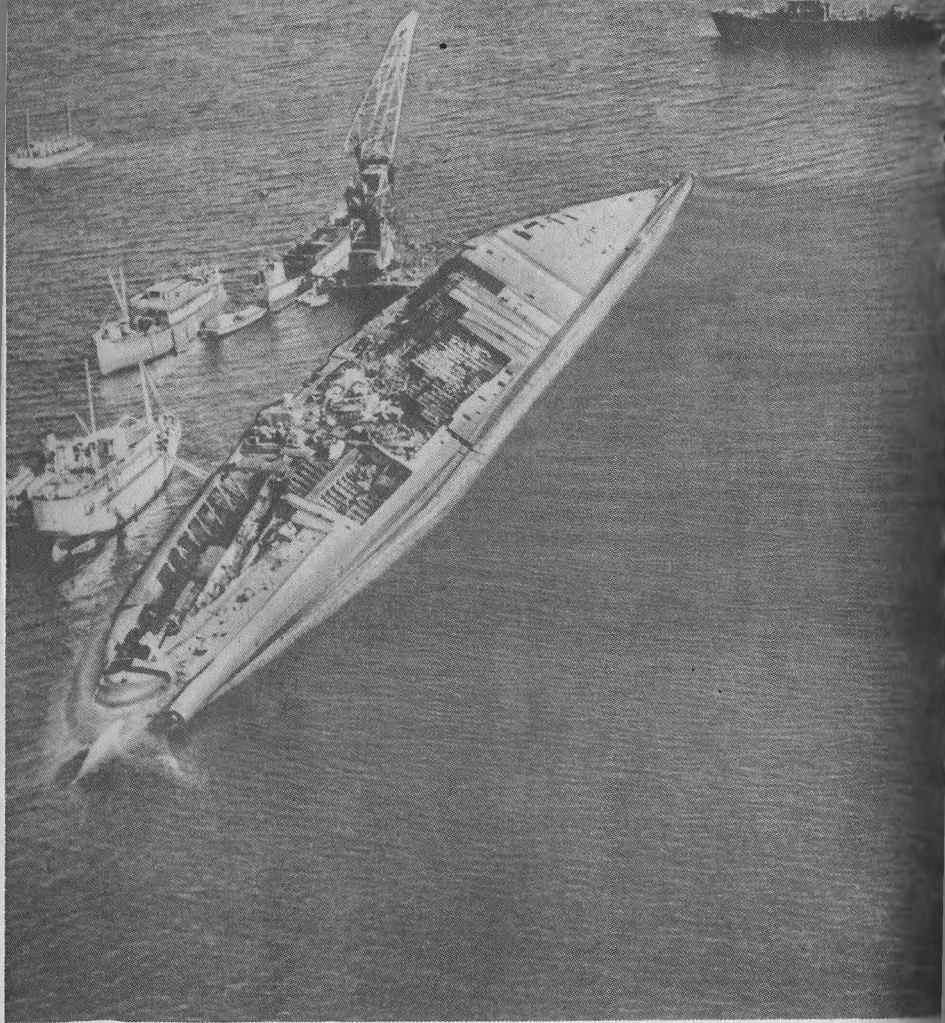
Comandantul de aripă G.T. Tait, care a condus la 12 noiembrie 1944 atacul aerian împotriva cuirasatului, și o schiță cu poziția punctelor de impact al bombelor, după fotografiile luate în cursul operațiilor. (*Imperial War Museum*)



Inginerul Heinz Bernstein explică cum a ieșit din nava răsturnată, după ce, în prealabil, inginerul Sommer a practicat deschideri în cocă.

Interiorul *Tirpitz*-ului după ce s-a răsturnat. S-a tăiat în oțel pentru a se putea ajunge în compartimentele fundului dublu. (*Imperial War Museum*)





SFÎRȘITUL GIGANTULUI

Norvegienii «recuperează» materialele și metalele de pe *Tirpitz*. (Photo K. Harstad, Oslo)

«Germanii n-au mincat unt pentru a-l construi pe *Tirpitz*, dar norvegienii au fost aceia care au aflat pe ce parte a fetei era untul». (Illustrated, 9 iulie 1949)
(Fotografiile a căror sursă nu este indicată sînt proprietatea autorului).

„Este o treabă primejdioasă și ziua aceasta poate să fie ultima pentru oricare dintre noi. Dar, să știți, pentru nimic în lume eu n-aș vrea să fiu în altă parte decât aici“.

(Nelson la Copenhaga)

CAPITOLUL AL XV-LEA

ATACUL

Luni 20 septembrie, orele 18,45, G.M.T.

Dumnezeule care stăpânești mânia valurilor... Ia sub ocrotirea ta pe cei care străbat mările cu drepte temeiuri... Fie să ne putem întoarce teferi pentru a putea aduce laudă bunurilor pământului dobândite ca roade ale muncii noastre...

Lui Cameron îi suna încă în urechi vocea monocordă a lui Robert Alexander, o voce a cărei siguranță voită reușea cu greu să-i ascundă emoția cînd, în ajun, în calitatea lui de comandant al lui *Truculent*, celebrase slujba și ceruse întregului echipaj să rostească o rugăciune pentru „frații noștri de arme gata de a porni în primejdioasa lor operație“.

Hazardous operation... aceste cuvinte ieșite de pe buzele lui Robby, aceste cuvinte care — în curînd se vor împlini doi ani — i-au atras atenția lui Cameron în unul dintre acele comunicate dactilografiate și afișate în cazărmi pentru a fi citite de marinari. Cîtă apă a curs de atunci pe sub podul Waterloo din Londra!

În fața lui Robby, erau cu toții îngrămădiți în postul central al submarinului. El, Cameron, se afla în primul rînd, ținîndu-și pipa caldă încă în căușul palmei. Își ridică ochii spre cer, cum îi era obiceiul ori de cîte ori se gîndea sau era

emoționat. Nici o mișcare, liniște absolută, nu se auzea decât scîrțitul ușor al cîrmelor de adincime, manevrate de către cei doi subofițeri aflați în cart.

Alexander rupse tăcerea.

— Noaptea aceasta, căpitanul Cameron și echipajul său se vor îmbarca pe vasul lor pentru a ataca flota germană aflată la ancoră. Să ne rugăm și să le urăm să se întoarcă teferi și nevătămați.

Cît de nesfîrșite i s-au părut aceste ultime ceasuri pe *Truculent*! Pe bord, agitația specifică ajunului luptei se îmbina cu o neliniște pe care nimeni nu voia, cu nici un preț, s-o lase să se vadă. Lui Cameron i se părea că citește admirație, dar și teamă în ochii celor care rămîneau. Pentru Cameron, Lorimer, Kendall, Goddard, momentul acesta constituia o încununare a lunilor de antrenament, de eforturi, griji și greutateți. Acum, ținta lor era aproape!

În postul central al lui *Truculent*, Cameron aruncă pe furiș o privire spre camarazii lui de luptă. Toți i se păreau calmi, siguri de ei, de parcă ar fi urmat să execute niște exerciții în vreun fiord din Scoția.

Exerciții într-un fiord din Scoția!

Cît de lipsite de riscuri li se par acum aceste exerciții, niște simple jocuri! Dacă lucrurile nu mergeau bine, o luau de la capăt, se înapoiau pentru a acosta alături de *Tites* și treaba se termina cu un gin băut cu camarazii. Ce mai gin aveau să le servească lor nemții dacă vor avea ghinionul să le iasă la suprafață chiar sub nas! „Eu, scoțianul Cameron, trebuie să reușesc, altfel ce va zice englezul, ruda mea cea mai apropiată?“, gîndea Cameron.

— Pe joi seară sau vineri dimineață, îi spuse lui Robby, cu un optimism cam forțat.

O clipă, Cameron a invidiat calmul lui John, Dicky și al lui Ernie Goddard, „Negrul“. Dicky Kendall și-l terminase pe „Somerset Maugham“ al său, ea și cum, aflat în vacanță, ar fi ținut să termine lectura unui roman înainte de a-și relua activitatea. „Negrul“ fredona, Dicky fluiera.

Ridicîndu-se la suprafață, *Piker* ia direcția spre extremitatea de nord a dispozitivului de atac, în fața insulei Söroy, în zona *Declared mined area*¹. Don își pune din nou întrebarea cum se vor comporta oamenii săi cînd vor primi botezul focului.

¹ Zonă în care au fost recunoscute cîmpuri de mine.

Dar el, Cameron, care totuși nu este la prima luptă pe mare, ce va face cu acest vas minuscul împotriva gigantului *Tirpitz*? Gindurile lui Cameron o iau razna. O revede pe Eva ținindu-l în brațe pe micul Iain... În acest moment sînt amîndoi la Saltern, iar Eva, de la fereastra ei, ca și odinioară, privește, desigur, întinderea de apă. Din păcate, astăzi nu se mai vede submarinul X-3 navigînd cînd se lasă noaptea la ora cînd se înapoiază velierele. Eva îi zimbește, îi vorbește repede, cu vocea ei sonoră: o cascadă de cuvinte care rid, care hohotesc... Eva, Iain, mama sa, toți sînt departe... Nu trebuie să se gîndească la ei, asemenea gînduri predispun la sentimentalism. Nu-l are aici, pus bine în buzunarul pantalonilor, pe cățelușul Bungey? Atîta timp cît Bungey va fi acolo, nu are de ce să se teamă... Bineînțeles, Don regretă puțin bereta lui roșie de scoțian. În momentul acesta Robby este împreună cu Willie, iar Willie se odihnește, doarme, Willie și oamenii lui au trăit aici, în spațiul acesta strîmt, înghesuit. Robbie a oficiat ieri dimineață un serviciu divin, simplu, cu demnitate; un serviciu divin care-i semăna. A încercat să strecoare un piculeț de umor, dragul de Robbie. Dar era, realmente, imposibil!

Cameron își amintea amănuntele plecării lui de pe *Truculent*. În cabina lui Robbie își îmbrăcase hainele potrivite de mare, calde, grele. S-a asigurat că Bungey e la locul lui, apoi s-a cățărat pe scara de fier a lui *Truculent* ca un vidan-jor spre lumina nopții. Cu ochii lui veseli, plini de încredere, Alexander îl aștepta la postul de comandă.

— Mi-am lăsat în dulapul tău uniforma nr. 1. Hainele de lucru le-am băgat într-un sac mic.

— Bine, îi răspunse Robbie. Ai să le găsești pe toate aici, joi. Dar că a luat de pe polița de deasupra cușetei fotografia Evei și a pus-o cu grijă în mijlocul sacului de marinar, Don nu i-a mai spus lui Robbie...

După aceasta a fost umflată barca pneumatică de pe *Truculent*.

— *Good luck*², Don.

Comandantul lui *Truculent* a strîns mina comandantului lui *Piker*.

O clipă mai tîrziu, instalați în barca pneumatică, Cameron și Goddard au putut vedea silueta lui Willie aplecată peste puntea — mereu în mișcare — a lui *Piker*. Înaintau,

² Noroc. — *Nota trad.*

încet, spre el. Din cînd în cînd Cameron îi lansa lui Robbie, care-l urmărea din ochi, un semnal albastru, cu ajutorul unei lanterne electrice. Marea era destul de calmă, dar frigul le îngheța mîinile.

— Aici, Willie, atenție la odgon.

Wilson a aruncat parima, care a căzut de-a curmezișul bărcii. Goddard a prins-o și a sărit primul în submarin. În semiobscuritatea pe care o filtra cerul arctic — o zi lunară, ireală —, Cameron a văzut chipul obosit al lui Willie, acoperit de o barbă neîngrijită.

— Totul e în ordine, îi spuse lui Wilson, în afară de încărcătura de la tribord, care ia apă. E udă. Trebuie că unul din tancurile de balast are fisuri.

S-au apucat amîndoi să controleze toate aparatele unul cite unul, busola giroscopică, cea magnetică, motorul periscopului, comenzile de direcție, de imersiune...

— Mulțumesc, du-te și te odihnește... Pe curînd, i-a spus Cameron.

O clipă mai tîrziu, Wilson și Oxley mai întii — între timp barca pneumatică se întorsese cu Lorimer și Kendall—, McGregor după aceea, erau cu toții pe bordul lui *Truculent*.

Pentru ei începea viața la castel...

În momentul acela Cameron aprecie banda lui *Piker* la 15°. Kendall a făcut inventarul cutiilor de conserve. Stocul era considerabil, îndeosebi cele cu suc de portocale.

— Va fi destul pentru a scufunda un cuirasat, ar fi spus bunica mea!

— Fă vînt la jumătate peste bord, i-a răspuns Cameron. Și — ca bun scoțian ce era — a adăugat: „Deși nu-mi place risipa“.

A privit cu părere de rău cum dispar aceste conserve, care le-ar fi prins atît de bine mamei sale și Evei... Numai să nu regrete acest gest!

Imediat Cameron îi telefonă lui Alexander:

— Sînt gata pentru imersiune.

— Bine. Cufundă-te dacă este nevoie. Ieși la suprafață conform graficului orar. Eu pornesc, încet, la drum.

Parima s-a întins și astfel începu remorcarea spre punctul de lansare. Cameron, așa cum hotărîse încă pe bordul lui *Truculent*, dispuse începerea turelor de cart și a schimburilor de veghe: două ore fiecare echipă de doi. Cameron și Goddard; Lorimer și Kendall. Echipa aflată în repaus va dormi,

un om în postul de la provă, în apropierea acumulatorilor, celălalt în postul de control... Cei de cart pregăteau masa.

Noaptea de 19 spre 20 septembrie s-a scurs fără nici un incident. Cameron a ieșit la intervale regulate la suprafață pentru aerisire. Cu Alexander lua frecvent contact telefonic. Periscopul se aburea din cînd în cînd, dar nu era prea grav. În imersiune asieta se redusese. „Salturile de somon“ scăzuseră la minimum. La orele 4 dimineața, Cameron observă că din tancul de balast nr. 1 ieșeau bule de aer.

În după-amiaza zilei de 20 septembrie, Alexander îl chemă pe Cameron la telefon. Se auzea prost, dar știrea era interesantă.

— O mare unitate inamică face exerciții în fiord. Activitate aeriană intensă. *Tirpitz* continuă să staționeze în același loc. Ne apropiem de punctul de lansare.

— Bine, i-a răspuns Cameron. Trebuia să-mi dai drumul la orele 18,30. Cer să amîn operația pînă la orele 18,45. Voi fi mai aproape și va fi mai întuneric.

— De acord.

Cînd la orele 18,40 Cameron ieși la suprafață, i se păru că noaptea nu era atît de întunecoasă cum sperase. Înspre est era încă destulă lumină, în timp ce spre vest nori negri mari întunecau orizontul.

Truculent, cu Alexander în picioare la postul de comandă, semăna cu o căpiță de fîn singuratică pe un cîmp învăluit în piela dimineții. Cu o parîmă înfășurată în jurul pieptului — nu era momentul să cadă în apă —, Cameron, în picioare pe puntea legănată a lui *Piker*, îi făcu un semn lui Alexander. Telefonul fusese deconectat, parîma de remorcare desprinsă și trasă pe bordul lui *Truculent*. De acum înainte *Piker* era liber și singur.

Cîteva minute mai tîrziu, după un ultim semnal bleu, *Truculent* dispăru între două valuri...

Singur pe marea vrîstată de o hulă ușoară, tocmai atît cit trebuie pentru a biciui chipul omului de cart, al cărui bust iese din tambuchiul deschis, *Piker* înaintează în direcția strîmtorii Stjern, un șenal care separă marea insulă Stjernøy de continent.

Cameron tocmai îi trecuse timona lui Lorimer. Aruncă o ultimă privire în direcția lui *Truculent* și simți o nevoie imperioasă să-i scrie Evei. Își deschise jurnalul:

Începînd din acest moment îmi voi face însemnările în termenii unui jurnal de bord, aducînd ici-colo în sprijinul lor propriile mele observații, care nu și-ar putea găsi locul într-un document oficial...

Orele 18,45 G.M.T.

În sfîrșit liber și lăsat pe seama propriilor noastre mijloace. Suveran pe tot ce este aici, veghez eu, zeu de tinichea, în acest mic pește de tinichea. Mă întorc, tîrîndu-mă, la postul de comandă, nu fără ca o porție respectabilă din frigul Atlanticului să-și fi croit drum pînă la încheieturile măinilor, pînă la cizmele mele. Nu port costumul pentru veghe, căci îl socot stînjenitor în eventualitatea unui atac neprevăzut. Am privit înapoi, acolo unde Robbie nu mai este decît un punct greu de găsit, care se îndepărtează spre nord în zona lui de patrulare. Mă simt foarte singur, scumpa mea, și-mi încrucîșez degetele. Sub impermeabil îl simt în buzunarul de pe coapsa dreaptă pe Bungey și asta mă liniștește. Nu e momentul să mă las emoționat, acum cînd am intrat în horă. Dar să mă întorc la treburile curente. Am controlat împreună cu John poziția noastră și am serulat depărtările. Jos, băieții sînt ocupați cu treburile de rutină ale navigației, cu marea deosebire că acum ne aflăm în apele inamicului, și nu în largul coastelor sălbatice, dar în comparație atît de primitoare, ale Scoției. Aceasta creează o anumită stare de nervozitate. Și eu sînt foarte nervos gîndindu-mă la ceea ce ne așteaptă. Sper însă că totul se va sfîrși cu bine. Încărcătura inundată mă îngrijorează destul de mult. O oră trece foarte repede, în timp ce noi înaintăm normal, urcînd și coborînd pe valuri. Vîntul care sufla de la sud-vest a încetat, făcînd loc unei brize ușoare ce răzuie suprafața mării. Puntea lui Piker este uscată, pentru prima dată după săptămîni de zile. Obosit să tot vorbesc prin tubul de aerisire, făcînd efortul ca vocea mea, acoperînd zgomotul motorului, să se facă auzită de cei de jos, hotărîsc să conduc stînd în picioare în W. and D. În felul acesta pot privi afară, îmi este mult mai cald și îmi va fi mai ușor dacă va trebui să ne cufundăm în cazul unei primejdii grave, neprevăzute. Mi-am dat seama că poziția aceasta a stîrnit o oarecare tulburare în rîndul oamenilor mei, care au crezut că n-au auzit vreun ordin și sîntem pe punctul de a ne cufunda. E greșeala mea! ar fi trebuit să le spun ce intenții am. Totul e în ordine...

Orele 21,15...

Am schimbat de cap, așa cum fusese prevăzut, pentru aocoli un cîmp de mine. Acest cîmp de mine german — primul — formează o barieră de-a latul strîmtorii Stjern, dar în această privință totuși informațiile noastre sînt foarte reduse. Minele le găsim în locul la care ne așteptam, de tipul corespunzător etc. Cum nu avem idee despre șenalele neminate, ne lăsăm în voia norocului; pe aceste drumuri de nord trebuie să închidem ochii, să înfigem un bold pe o hartă și să spunem: Direcția punctul X, acolo cîrmiți spre 15° pînă la punctul Y, iar de acolo pînă la intrarea în strîmtoare. Simplu, nu-i așa? În realitate, avînd în vedere pescajul nostru redus, nu prea avem de ce să ne temem dacă ne ținem în afara liniei de 100 de brațe. Noaptea este de un calm desăvîrșit și pînă acum era pe cer și luna, care își urma traiectul asupra orizontului. În cînstea noastră, minunata noapte nordică își desfășoară toate luminile. Spre est se zăresc acum înălțimile. Razele lunii luminează zăpada care cade și se vede intrarea în șenalul Stjern. Spre nord-est, în apropierea coastei, observ luminile unui vas mic. E la o distanță de 3 sau 4 mile de noi, totuși nu-l pierd din ochi, pînă cînd dispare. Deși întreaga zonă de coastă este cufundată în întuneric, pe uscat, ceva mai departe, sînt aprinse cîteva faruri importante.

Încep să simt frigul și foamea; și am cerut să fiu schimbat. Cu motorul în mers, înăuntru temperatura este aproape tot atît de scăzută ca și afară, dar îmi încălzesc picioarele pe motorul giroscopului și dau pe gît o ciocolată caldă. Să te așezi pe un scaun confortabil este și asta o schimbare plăcută...

La bordul lui *Piker* carturile se succedau. John Lorimer era în acest moment în *W. and D.*, cu tambuchiul deschis. Kendall, după un repaus de două ore, îl schimbase pe Goddard la timonă.

— Unde sîntem, John? îl întrebă Kendall pe Lorimer.

— Chiar în mijlocul unui cîmp de mine, Dicky.

Așa amestecau laolaltă gluma, adevărul și nesiguranța.

Banda lui *Piker* era destul de puternică. Încărcătura de la tribord continua încet, încet să se umple cu apă. Dacă va merge tot așa, manevrele vor deveni cu neputință.

După două ore, Don îl înlocui pe Lorimer.

— I-ai văzut pe Godfrey și Henty? îl întrebă Cameron pe Lorimer.

— Nu. Nici pe unul, nici pe celălalt. X-7 și X-5 au fost lansate cu cel puțin o oră după noi.

— Da, dar n-a trebuit decît să plutească în linie dreaptă spre strîmtoarea Stjern, pe cînd noi a trebuit să coborîm mai spre sud.

Cameron încerca să stabilească poziția, cînd observă un mic vas militar — primul — îndreptîndu-se spre ei.

— Cufundare, cufundare!

În timp ce închidea tambuchiul deasupra capului său — n-a avut timp nici măcar să-și stingă pipa —, motorul diesel a fost oprit, cel electric pus în funcțiune. Orice zgomot a încetat și în cîteva secunde *Piker* a coborît la 20 m... Deasupra lor trecea un vas. Îi auzeau elicele. Zgomotul creștea.

— Este aici, șopti Cameron, arătînd cu coada pipei suprafața de deasupra lui. Aveau impresia că chila vasului îl va atinge pe *Piker*... Zgomotul începu să descrească, apoi se așternu tăcerea. Se uitară unul la altul fără să schimbe o vorbă.

Mai tîrziu a fost rîndul lui John Lorimer, aflat de veghe în *W. and D.*, să coboare strigînd „cufundare, cufundare! un vas vizibil spre nord!”. Oprire bruscă, se pune în funcțiune motorul electric.

— Înainte de a intra în imersiune vreau să arunc o privire, spuse Cameron ridicîndu-se în *W. and D.* Într-adevăr, spre nord, la orizont, văzu o lumină la mare depărtare. Se cuvenea să cerceteze mai atent cu binoclul. Don scrută îndelung lumina acestei misterioase nave și, deodată, începu să zîmbească.

— John, vasul tău este pur și simplu o stea...

Lorimer a fost primul care a ris de confuzia lui.

Ora 1 dimineața, marți 21 septembrie.

Cameron își reia jurnalul:

*În clipa aceasta cerul se luminează spre est și scurta noapte arctică ia sfîrșit. Briza vine dinspre uscat și agită marea, care clipește, crestele valurilor sînt împrăștiate în mii de stropi purtați de vînt. E un frig afurisit și nu-mi găsesc adăpost nici măcar în *W. and D.* În fața noastră faleza înaltă se ridică, asemenea unui zid negru, dantelat; intrarea în strîmtoarea Stjern este o îngustă crăpătură cenușie. Spre nord se conturează, întunecată, insula Söroy. Spre sud, munții din jurul fiordului Ofoto. Navigăm spre punctul de întîlnire luînd toate precauțiile pentru a nu fi reperați de posturile inamice de*

observație din Söroyet, așezat la intrarea în fiordul Ofoto. Poziția aceasta, în afară de baterii, este dotată cu tuburi lans-torpilor, care protejează intrarea în strâmtoarea Stjern, inclusiv flota aflată la ancoră în fiordul Alta.

Pînă acum nici un semn de la Godfrey și Henty, dar sper că vor fi prezenți la întîlnirea de mîine. Zorile se ivesc repede, iar la orele 2,15, pe cînd ne aflăm încă la o distanță de 3 mile vest de strâmtoarea Stjern, hotărîsc să intrăm în imersiune și să pun capăt suferințelor. Sînt atît de înțepenit de frig, încît reușesc cu mare greutate să mă aplec pentru a putea închide tambuchiul, mîinile îmi sînt complet paralizate. Combinezonul meu Ursula e poros...

Piker se cufundă. Cameron își îmbracă haine uscate; apoi, între două observații prin periscop, conectară reșourile electrice. Goddard făcu ochiuri, deschise o cutie de sardele, pregăti o ciocolată.

— Dumnezeule mare! Urit mai miroase vasul ăsta, spuse deodată Kendall.

— E de la brînză pe care am desfăcut-o acum, răspunse Goddard. Cred că e de pe timpul lui Nelson!

Își încheiară masa cu sardele.

Niciodată o masă nu li s-a părut mai bună. Simțeau cum le pătrunde căldura prin toate măduarele.

La orele 4,15 *Piker* se afla în larg, la o adîncime permițînd observarea cu periscopul, o jumătate de milă de coasta de nord a intrării în strîmtoare. Curentul stînjenea navigația. Pe la orele 5 dimineăta, a trecut de coasta de nord, pe lingă Stjernöy, aflată încă în umbră, în timp ce coasta sudică era complet luminată de soare. Cameron putea să vadă orice navă inamică fără teama că periscopul său ar putea sclipi în lumina unei raze. Coborî la 20 m. Pentru a-și păstra toate resursele de energie, Cameron vru să-l folosească pe „George”. Dar „George” refuza să funcționeze. Reluară manevra cu cîrma de mîină. Fluxul și curenții împingeau vasul spre est și Don spera să ajungă la ieșirea sudică a strîmtorii pe la orele 13.

Cameron schimbase echipele. Acum Lorimer era de cartă cu Goddard, iar el veghea împreună cu Kendall.

Pe la orele 8, întrucît apele fiordului li se păreau pustii, reluară navigația la adîncimea periscopică. De la vest sufla o briză ușoară; marea era liniștită. Deși periscopul nu era în perfectă stare, puteau distinge contrastele dintre umbră și lumină. Pentru doi oameni să ridice vasul la suprafață

este o operație dificilă. Lorimer și Goddard reușiră însă să o facă, în timp ce Cameron dormea la provă. Pe la orele 10, mai mult de curiozitate decât de nevoie, John a efectuat această scurtă ieșire la suprafață. Nu i-a spus nimic lui Don când s-a sculat. Au observat câteva nave inamice ancorate pe partea lui Klubbeneset, la ieșirea din strimtoare.

La prinz, navigând în imersiune la 20 m, *Piker*, care străbătuse cele 20 de mile ale strimtorii, nu mai era decât la o milă și jumătate distanță de fiordul Alta. Pătrunse în fiord la orele 13. Încă vreo 10 mile și vor fi în fiordul Kaa, aproape de *Tirpitz*. Cameron curăță periscopul, a cărui imagine nu era atât de clară cum ar fi vrut el. Încercătura de la tribord, nu prea etanșă, nu-l mai îngrijora. Se va aranja. Va mai ține cel puțin douăzeci de ore! Își făcu chiar siesta obișnuită după-masă.

Cameron încetase să-și mai scrie impresiile în carnetul destinat Evei. Nu mai avea timp, iar clipele de repaus le folosea pentru a mânca, a dormi. Notă pe scurt:

Orele 16.

Cufundare la adincime periscopică. Poziția estimată — 6 mile nord de Tommelholm. Vizibilitatea redusă din cauza ceții. Încă nici o mișcare a bastimentelor de suprafață.

Orele 18.

Cufundare la adincime periscopică. Acum Tommelholm se vede drept în fața noastră, ca o masă neagră. Prea periculos pentru a rămâne la adincime periscopică. Coborim la 27 m! Mă pregătesc pentru munca de noapte. Am hotărât să răsfăț periscopul pe timpul nopții, acoperindu-i partea superioară cu aparatul de încălzit electric.

Ceva mai târziu scrise:

Orele 18,30.

Poziția estimată — o milă nord de Tommelholm. Mă ridic la nivelul apei și cu ajutorul periscopului de noapte arunc o privire asupra orizontului. Nu se vede nimic. Hotărâsc să deschid tambuchiul și să cercetez cu atenție împrejurimile. Mare tensiune pe vas.

Am deschis — mă strecor pe punte. O noapte frumoasă, atmosfera, toate în jur sînt limpezi; totul este așa. Balize la Allen, Besskop și Liefsshavn foarte luminate. Cum nu există nici un indicator de navigație, ating aproape pământul lîngă

un mărăciniș și la adăpostul acestuia încep încărcarea acumulatorilor.

Prima alarmă în cursul nopții, în timp ce ne aflăm la cel mult 18 m de mal. Deodată printre arbori lucește lumini, ușa deschisă a unei mici colibe. Locuitori care nu se sinchisesc de camuflaj. Zgomot de voci; lumina dispare. Aud ușa trîntindu-se. S-a închis. Îmi înghit cu greu saliva și genunchii îmi tremură. Încărcarea acumulatorilor continuă. A doua alarmă: un mic vas de patrulare vine să dea tircoale prin apropierea malului.

Încărcarea se oprește. Ne cufundăm.

Peste o jumătate de oră ieșim din nou la suprafață, pentru a fi din nou trimiși la fund de o navă care vine din direcție opusă. Odată cu venirea nopții, o mișcare pare să înceapă în zonele norvegiene de navigație. Slavă domnului, luminile lor de poziție sînt aprinse. Ieșim la suprafață după ce vasul se face nevăzut. Pornesc la drum pentru a mă așeza sub vîntul insulei Tommelholm. Sper să nu fiu stîmjenit acolo. Sîntem la punctul de întîlnire, așa că mă uit cu atenție pentru a-i descoperi pe Godfrey și Henty. Din pricina curentului, unele dificultăți de a mă menține între Tommelholm și Brattholm. Aceasta înseamnă să încetăm încărcarea, dar cum de ambele părți traficul la suprafață este inexistent, merită osteneala.

La orele 21.

Joe pirotehnic la baza de distrugătoare de la Lieffshavn. Rachete și proiectoare. Un moment îmi vine în gînd că ceilalți au fost reperați, dar, în afară de acest foc de artificii, nu se întreprinde nici o acțiune. Cred că totul e din pricina lui Scharnhorst.

Așezat pe punte privesc farurile de pe cele două maluri; pozițiile apărării la intrarea în fiordul Kaa și cele ale Tirtitz-ului sînt scîldate în lumină. Văd farurile unei mașini care dansează și se rotesc de-a lungul malului, iar în cele din urmă dispar în direcția fiordului Kaa. Dacă mașina îl transportă pe amiralul german? Mă gîndesc cum va reacționa el mîine dacă lucrurile vor merge bine! Luna se ridică deasupra munților și totul este îmbrăcat în argint! Ah! Dacă Eva ar putea sedea acestea de la Salterns și dacă Iain s-ar putea bucura de acest spectacol! Ce dor mi-e de țară! Orgoliul de a mă simți instalat în mijlocul flotei inamice se luptă cu impresia că sînt un băiețel foarte, foarte singur și care ar crea să se ducă la el acasă pentru a fi liniștit.

N-am fost conștient că mi-e frică pînă în acest moment, cînd am găsit pe cineva căruia să-i vorbesc. Să ne dezmeticim! Mă gîndesc la „permisia“ mea, precum și la cei doi ani cît am așteptat ca să ajung, în sfîrșit, la această clipă.

Puțin înainte de miezul nopții, o briză răcoroasă coboară dinspre nord și cerul se acoperă de nori. Mă schimbă John. E rîndul lui. Cobor pentru a realiza o privire de ansamblu asupra situației. Îmi întipăresc în minte ordinele privind ruta și controlez termenele fixate pentru atac, apoi distrug hîrțiile cu pricina, arzîndu-le. Arunc o privire periscopului și hainei lui de noapte. Deconectez instalația de încărcare, pregătită pentru a fi repusă în funcțiune în dimineața următoare.

Înainte de asta mă străduiesc să reglementez cele două mecanisme de ceasornic pentru declanșarea exploziei la șase ore după punerea lor în funcțiune — căci apreciez că am nevoie de acest răgaz pentru a mă îndepărta și a fugi. Mecanismul de ceasornic al încărcăturii de la tribord, inundat, funcționează perfect, dar de fiecare dată cînd îl conectez pe cel de la babord, siguranța sare. Foarte îngrijorat. Sînt „căptușit“ cu o încărcătură inundată, fixată să explodeze după șase ore, care probabil — știind ceea ce știu — nu va exploda și o încărcătură în bună stare cu un termen de explodare de numai două ore. Dacă aceasta va funcționa, nu voi avea decît foarte puțin timp pentru a spăla puțină.

Planul meu era să atac la orele 6,30, să-mi arunc încărcăturile și s-o șterg... Avînd un răgaz de două ore, voi reuși, dacă totul merge bine... abia voi avea timp să ating apărarea împotriva submarinelor. În momentul acela întregul fiord va asista la inevitabila goană pentru încolțirea cerbului. Dacă nu reușim, vom fi blocați de barajele înguste ale fiordului Kaa și nu va fi prea plăcut.

Fără să trișeze, Cameron pune în balanță toate ipotezele. Știa că nici cea mai mică greșeală nu iartă. Pregătirile de atac îl absorbeau complet.

Deodată îl chemă John Lorimer.

— Vino să vezi.

Cameron se urcă pe punte. La babord trecea un vas de pasageri strălucind de lumini. Se îndrepta spre nord. Don era gata să-i reproșeze lui Lorimer: „Ar fi trebuit să te seufunzi“, dar nu spuse nimic. Atacul fiind iminent, nu era momentul să facă observații. Dealtfel, lumina era slabă

și *Piker* beneficia de umbra insulei Brattholm. Nici o primejdie³.

— Coboară, John, se mulțumi Cameron să spună, și cere-i lui Dicky să pregătească ceva cald... Dumnezeu, ce frig e!

Și-și roti privirile, sperînd să vadă cele două mici submarine ale lui Place și Henty-Creer. *Piker* era singur. Cameron reuși să-l adăpostească între două stînci de pe țărmul insulei Tommelholm. Acolo era mai bine protejat de vînt și de frig.

Miercuri 22, ora 1.

Cameron continua să-i aștepte pe ceilalți la întîlnire. Ar fi vrut să vadă toate navele *X* plecînd împreună la atacul împotriva *Tirpitz*-ului. Împreună s-ar fi scufundat. Împreună și-ar fi lansat sub coxa marelui cuirasat inamic minele — toate —, nu, nu era posibil, fiindcă una era în dificultate. Aceste tone de exploziv trebuiau să taie *Tirpitz*-ul în două, în o sută, în o mie de bucăți. Din păcate, degeaba scruta marea în noapte, nu se zărea nici un vas. Va trebui deci să pornească singur la atac.

Cameron se gîdea la dîra de bule de aer pe care o lăsa în urma lui, bule rezultate din pierderile de aer ale încărcăturii care continua să se scurgă lent. Ah! *Piker* al lui era serios handicapat. O încărcătură nu prea sigură, mecanismul de ceasornic imposibil de pus la punct, periscopul inundat și cantitatea de leșt prea redusă pentru a asigura asieta navei. Dacă judeca după diferența de temperatură dintre apa mării și cea a fiordului Alta, apa din fiordul Kaa trebuia să fie înghețată, mult mai rece decît cea din fiordul Alta, și scăderea aceasta urma să modifice și mai mult condițiile imersiunii.

Cameron se gîdea să facă reparații și să mai aștepte o zi. După atacul lui *X-7* și *X-10* îi va rămîne și lui un loc unde să se strecoare pentru a provoca pagube inamicului. Da, dar dacă camarazii lui au fost puși în imposibilitatea de a efectua operația, dacă se găsește în fața unor dificultăți și mai mari decît ale lui? Căci, dacă periscopul funcționa prost, lua apă, putea totuși să mai fie folosit. Dacă ar mai

³ Vasul transporta prizonieri care fuseseră luați de germani cu o săptămînă înainte în insulele Spitzbergen, în urma bombardării instalațiilor aliate de către *Tirpitz*, *Scharnhorst* și *Lützow*.

aștepta, ar însemna să riște să-l vadă complet seos din funcțiune.

Cu un singur gest, Cameron înlătură toate aceste obiecții. *Tirpitz* este aici, la câteva mile, îl va ataca cu *Piker* al său, așa cum este el, cam șchiop și cam chior. Închise tambuchiul și cobori în submarin. La drum! Direcția fiordul Kaa, spre *Tirpitz*!

Sceptre și *X-10* au efectuat traversarea în aceleași condiții ca și *Thrasher* și *X-5*. Căpitanul Ken Hudspeth a nutrit de la început un sentiment de simpatie față de comandantul lui *Sceptre*, McIntosh, amândoi fiind australieni. Ai fi zis că comandantul Davies, cel care a organizat operația în cele mai mici amănunte, a urmărit anume să-i adune pe aceleași vase pe scoțieni, sau pe australieni, sau pe englezi. Elegantul McIntosh avea cu atât mai multă stimă față de profesorașul din Hobart, Tasmania, venit de la o asemenea depărtare pentru această „operație riscantă”, cu cât îi fusese descris ca un cutezător, nu deosebit de inteligent, mai curînd smintit decît cu adevărat curajos. Or, el s-a trezit în fața unui flăcău ponderat, modest, care i se păru ceva mai tînăr decît el. McIntosh avea douăzeci și trei de ani și chiar atunci primise comanda lui *Sceptre*, un submarin nou.

Prima întîlnire dintre cei doi bărbați a avut loc în portul H.H.Z., cu câteva săptămîni înainte de ridicarea ancorei. În momentul cînd au înțeles că plecarea este iminentă, cei doi australieni au discutat, au examinat cele mai mici detalii, mergînd pînă la stabilirea unor aranjamente care-i priveau numai pe ei. În cursul acestor convorbiri, McIntosh a apreciat valoarea omului pe care-l părăsea acum poate pentru totdeauna.

Pe bordul lui *Sceptre*, în timpul traversării, McIntosh a fost foarte bine secundat de primul său locotenent, Charles Parker, desemnat în mod special pentru supravegherea și întreținerea vasului remorcat. Conștient de importanța operației, McIntosh a verificat el însuși dacă nava este în perfectă stare și a supravegheat antrenamentul echipajului său. Așadar, dacă în cursul traversării totul a mers ca pe roate, aceasta nu s-a datorat întîmplării.

— Drum bun, și cit de curînd să bem un pahar pentru revederea noastră, i-a spus McIntosh lui Hudspeth la 20 septembrie, orele 20, în punctul cu coordonatele 70°40' latitudine nordică și 21°07' longitudine estică, văzîndu-l cum se

îndepărtează cu barca pneumatică ce-l ducea spre *X-10*, unde sublocotenentul Page îl aștepta.

O clipă mai târziu, barca se apropia de submarin și McIntosh văzu echipa lui Parker cum îl ajută pe Page și pe oamenii lui să pună piciorul pe *Sceptre*. Aproape opt zile fără să se miște! Pe Page nu-l mai țineau picioarele; a trebuit să fie ajutat să coboare în submarin și să se culce pentru a se bucura de o odihnă bine meritată.

Hudspeth a constatat imediat care sînt defecțiunile, semnalate de Page, la motorul periscopului lui *X-10*. De îndată ce *Excalibur* dispăru în noapte, McIntosh luă direcția zonei de patrulare, în largul fiordului Malargen, pe unde ar fi putut trece *Lützow*⁴. Hudspeth, după ce execută o imersiune de probă, înaintă cu toată viteza la suprafață, străbătînd zona minată, pe care o reperase, în direcția strîmtorii Stjern.

21 septembrie.

În zorii zilei de 21 septembrie — la orele 2,05 —, pe cînd se găsea la o depărtare de 5 mile de extremitatea vestică a insulei Stjernöy, Hudspeth intră în imersiune. Intenția lui era de a rămîne în cursul zilei la o mică adîncime și de a-și reîncărca acumulatorii noaptea. La prima verificare a periscopului, acesta nu a putut fi ridicat. Nu-i funcționa motorul. Sublocotenentul Enzer, un bărbat scund, bine legat, se strădui să-l repare. După un moment îl lăasă și compasul... Fără îndoială, *X-10* a fost greu încercat de îndelungata traversare și, cu toată îngrijirea dată de Page, apa s-a infiltrat în toate instalațiile electrice.

— Trebuie să ne oprim și să facem reparațiile, spuse Hudspeth.

— Într-un fiord al strîmtorii Stjern?

— Nu. Strîmtoarea este prea strict supravegheată, răspunse australianul. O vom lua în sus pînă în fiordul Smal, la nord de Stjernöy. Acolo vom găsi cu siguranță liniștea necesară.

Orele 7.

X-10 se odihnea la 5 m pe fundul de nisip al mării în fiordul Smal. Fără să piardă nici un minut, echipajul se apucă

⁴ Mai târziu, la bordul lui *Sceptre*, căpitanul McIntosh l-a remorcat pe *X-24* în largul portului Bergen pentru a mina un doc flotant aflat în port. Prima tentativă a eșuat, dar a doua a reușit. În prezent, *X-24* este expus la Fort Blockhouse (Portsmouth).

de lucru. Hudspeth voia să termine înainte de amiază și să plece imediat. Demontară și montară la loc piesele după ce le-au uscat și gresat. La orele 17 totul era gata și au făcut proba la motorul periscopului. Nu funcționa bine. Defecțiunile giroscopului nu fuseseră înlăturate. Ce era de făcut? Nu era momentul nici să se lamenteze, nici să reinceapă reparațiile.

— Pornim mai departe, spuse Hudspeth.

Erau orele 17,50.

La orele 20,35 *X-10* intra în strimtoarea Stjern, navigând est mai aproape de malul nordic. La orele 21,35, la babord Hudspeth observă luminile de poziție ale unei bărci de pescuit care intra în fiordul Store-Lokker. La orele 23,20 *X-10* pătrundea în fiordul Alta.

— Vom merge direct spre fiordul Kaa, cu viteza maximă, spuse Hudspeth. La ivirea zorilor vreau să fiu în fața intrării în fiord.

— De acord. Aceasta va fi ziua băii mele, răspunse Enzer.

— Băii tale?

— Da, miine, 21 septembrie, e ziua clubului meu de natație și, pentru a o sărbători, voi plonja în fiordul Kaa, am pariat.

— Apa e înghețată și vom avea altele de făcut, băiatule.

— O să vedem...

Prima întâlnire cu un vas inamic a avut loc la orele 1,15, în momentul când Hudspeth tocmai a constatat că girocompasul a luat-o razna.

— Vine spre noi, cufundarea.

Cu motorul diesel oprit și cu motorul electric în funcțiune, *X-10* cobori la 15 m. În cursul imersiunii a descoperit Hudspeth că amortizoarele girocompasului nu funcționează. Ridică compasul magnetic, nici o lumină! Ca urmare a acestor două defecțiuni de funcționare, *X-10* rămânea fără nici un compas, ceea ce însemna imposibilitatea de a se călăuzi în imersiune⁵.

Intrucît vasul inamic plecase mai departe, Hudspeth reveni la suprafață. La adâncimea de patru metri încercă să ridice periscopul pentru a arunca o privire. O scînteie ilumină pentru o clipă submarinul, fiind urmată de un sfîrșit și un miros de cauciuc ars. Motorul, cel pe care l-a reparat și l-a montat la loc, ardea și un fum acru umplea vasul.

⁵ Nu este de căderea noastră să judecăm, dar nu ne putem opri de a ne arăta surprinși că după luni și luni de exerciții, de verificări etc. instalațiile acestor submarine *X* au suferit atîtea avarii.

— La suprafață, ordonă Hudspeth.

Deschise tambuchiul. În fiordul Kaa se crăpa de ziuă. O zi lăptoasă care înălbea marea și munții din jur. Hudspeth avu impresia că vede fum la sud, înspre fiordul Kaa, de care îl despărțeau cinci mile. Netulburat, calm, Hudspeth n-a reacționat în nici un fel. Fără compas, fără posibilitatea de a ridica periscopul, nu putea angaja nici un fel de luptă. Era orb.

— Se luminează de zi... Va trebui să luăm de la capăt treaba din fiordul Smal... Vom merge pînă la sud-est de insula Tommerholm, ne așezăm la fund și acolo vom face reparațiile. Nu e nimic altceva de făcut.

22 septembrie, orele 2,15.

Hudspeth îl așază pe X-10 la fund, la o adîncime de 59,50 m și vreo sută de metri distanță de Tommerholm, unde, împreună cu echipajul, se apucă să repare din nou motorul periscopului și busola giroscopică. Voia să le pună repede în funcțiune, n-aveau timp de pierdut, în cîteva ore trebuia să aibă loc atacul împotriva *Tirpitz*-ului. Își imagina cum celelalte cinci submarine⁶ atacă, trec prin plase, își depun ouăle gata să scoată pui sub cuirasatele germane; nu-i mai rămîneau decît cîteva ore pentru a participa și el la atac, împreună cu ceilalți... După aceea va fi prea tîrziu...

Hotărît lucru, *Excalibur* n-avea noroc... Enzer uită de baia lui în fiordul Kaa...

Godfrey Place a studiat cu minuțiozitate ultimele date puse la dispoziție de Amiralitate și le-a trecut pe harta fiordului Kaa. Îl interesa, mai ales, calitatea oțelului din care erau făcute plasele, așa-zisele „plase cu ochiuri mici“, și adîncimea pînă la care ajungeau ele — fundul mării se afla la 36 m, dar bănuia că nu-l ating. Barajul n-ar fi putut suporta greutatea unor asemenea plase. Amiralitatea apreciasse că plasele ar ajunge la 15 m și Place își spunea că va trece ușor sub cele două baraje.

Godfrey Place, după un „la revedere“ spus lui Duff — cu un zîmbet pe care acesta îl ghici în penumbra amurgului și o mîină ridicată în semn de salut, aceasta era ultima imagine a comandantului lui *Stubborn* care i-a rămas întipărită —, intră la 20 septembrie, puțin după orele 8 seara, în cîmpul de

⁶ Hudspeth nu știa de sabordajul lui X-8 și de pierderea lui X-9.

mine. *Pdinichthys* îl traversă fără dificultăți, navigă de-a lungul strimtorii Stjern, observă câteva nave pe care le evită cu ușurință, apoi pătrunse în fiordul Alta.

La orele 12,45 X-7 se ridică și, fără a ieși la suprafață, profitând de o briză rece, făcu ventilația prin tambuchiul de aerisire. Direcția vasului era sud-est.

Erau orele 16,30 când Place simți o puternică emoție: observase prin periscop un mare vas militar care înainta sub vântul insulei Aarroy. Cuirasatul o lua în sus, spre nord. O fi oare *Tirpitz*? Nu, nu, nu era *Tirpitz*; dimensiunile lui erau mai reduse.

— Probabil că este *Scharnhorst*, îi spuse Place lui Whittam. Nu ne interesează. Nu este obiectivul nostru.

Place atinse poziția lui de așteptare — insula Brattholm — spre sfârșitul zilei. Imediat ieși la suprafață și puse acumulatorii la încărcat. Cu meticulozitatea lui obișnuită, Place inspectă pentru ultima oară toată aparatura lui X-7. Încercă busola giroscopică, motorul periscopului, stabilizatorii, toate au fost luate la rînd. Whittam îl văzu în cele din urmă deschizînd o cutie cu scule, scoțînd o pereche de foarfece, panglică, chit. Netulburat, cu buzele strînse, impecabil pieptănat cu părul lui negru bine lins și fixat pe cap, Place se apucă să aranjeze țeava de eșapament destinată a fi folosită în caz de pericol. Fără grabă, o șlefui, o rectifică, o ajustă, fixă panglica în jurul articulațiilor, apoi o îmbracă într-o pînză groasă peste care, pentru a feri totul de umiditate, aplică gutapercă, cu atîta grijă de-ai fi putut crede că importantă este nu numai trăinicia, dar și frumusețea execuției. În același fel procedă Place și la alte dichisuri. În sfîrșit, se întoarse către micul Whittam și către Aitken, care nu stătuseră nici ei inactivi.

— Gata? îi întrebă privindu-i drept în ochi, ca și cum ar fi vrut să le transmită toată puterea voinței lui, iar colțurile buzelor subțiri se ridicară, schițînd un zîmbet de ștrengar care pregătește o glumă bună.

— Gata...

Era aproape ora 1 noaptea. Pigmeul *Pdinichthys* pornea la atac împotriva uriașului *Tirpitz*.

*Joi 22 septembrie,
orele 3,40.*

...Godfrey Place, la postul de control, îl conduce pe X-7 în imersiune. Stă cu ochii pe hartă; trebuie să navigheze spre sud, spre munții care se strîng unul într-altul și seamănă cu o

pîlnie în care trebuie să pătrundă și la capătul căreia va da peste baraje, plase și, în spatele lor, apărat cu grijă, *Tirpitz*-ul. Va trece. Barajele sînt indicate cu precizie pe hartă. Dar Godfrey nu ignoră posibilitatea ca germanii să fi așezat dispozitive defensive necunoscute britanicilor. Va nimeri el într-o plasă neprevăzută, într-o capeană din care nu va putea ieși fără să se ciocnească de o mină? Înaintează, încercînd să nu se gîndească la pericol. De data aceasta a sunat, într-adevăr, ora H. Place a reglat cele două încărcături și a scos zece stifturi de siguranță — curînd va pătrunde în fiordul Kaa. O privire aruncată prin periscop i-a îngăduit să identifice un fel de promontoriu la babord...

Aici este primul baraj antisubmarin. Place socoate că trebuie să existe o breșă, o deschidere în acest baraj, căci germanii au nevoie de un loc de trecere pentru vasele lor de patrulare, în general, pentru vasele de tonaj redus. Sînt orele 3,50; la o oră atît de matinală, supravegherea la suprafață a mării este mai slabă. Dealtfel, dacă acum s-a crăpat de ziuă, trebuie să fie o lumină opalescentă. La suprafață... Barajul este în fața lui. Place are norocul să se găsească chiar în dreptul porții, care este larg deschisă. Trece. În semiobscuritatea zilei care se iveau, comandantul lui X-7 observă la tribord un vas de supraveghere. Numai printr-o întîmplare uluitoare ar fi putut cineva de pe vasul german să vadă punctul de pe apă care înainta lent. Dar iată că, drept înainte, răsare un purtător de mine. *Pdinichthys* se cufundă. O clipă ce nu se mai sfîrșește. Place rămîne orb, neîndrăznind să-și ridice periscopul și cu atît mai puțin să iasă la suprafață. Nu era momentul să se lase reperat și să zădărnicească prostește totul.

Lui Place nu-i place să rămînă în această incertitudine și minutele petrecute sub apă, fără să vadă, fără să știe nimic, i se par nesfîrșite. X-7 este la 25 m adîncime. Deodată Place are certitudinea că X-7 a intrat într-o plasă — de o sută de ori, în cursul exercițiilor, a făcut această experiență —, X-7 nu mai înaintează. Plasa rezistă?

— Înapoi cu toată viteza. Goliți tancurile de balast — ordonă Place.

X-7 se supune, se degajează și iese la suprafață foarte aproape de șirul de geamanduri, cu bordul aproape lipit de plasă. Dă înapoi spre nord. Imediat Place intră din nou în

⁷ Era careul neocupat al plaselor împotriva torpilelor, folosit pentru adăpostirea lui *Lützow*, absent.

imersiune. Caută, mai ales, să evite agățarea spatelui lui X-7, mai vulnerabil din pricina cîrmelor și a elicei.

— Înainte.

X-7 a coborît la 29 m.

Consideră că plasa nu ajunge la această adîncime.

Din păcate, prova lui X-7 se agată din nou în ochiurile unei plase, de data aceasta situația fiind mai gravă. Repeta-tele comenzi „înapoi cu toată viteza“ n-au ca rezultat decît deplasarea plasei odată cu vasul. Oare X-7 să fi fost prins într-o capcană?

— Goliți tancurile de balast.

X-7 reușește să se ridice cîtiva metri; dar continuă să fie agățat de ochiurile plasei.

— Doamne! numai de nu le-ar atrage atenția nemților toate geamandurile, care, la suprafață, trebuie să danseze o gigă, se gîdea Godfrey.

Se zbate, manevrează, își obligă submarinul să ia diverse poziții, îl culcă, îl redresează: „înainte încet“, „înapoi cu toată viteza“. Se răsucesce ca un țipar prins în vîntir. Acum Place a uitat de geamandurile care, la suprafață, se cufundă, se ridică, înaintează și dau înapoi.

În interiorul vasului toți își țin răsufierea. Stau cu urechile ciulite. Plasa metalică răzuie coca înspre provă. Nu este prima oară cînd Place se încurcă într-o plasă. A făcut-o de o sută de ori la Port Bannatyne cu X-3, apoi cu X-7, dar atunci cunoștea urzeala plasei și avea timp din belșug. Aici toate sînt altfel. La 28 m adîncime, orb, se zbate în apele inamice. O secundă se gîndește să-l scoată pe Aitken prin *W and D*. Dar operația aceasta ar cere mult timp. Nu va recurge la ea decît dacă elicea se va înfășura în ochiurile plasei sau cîrmele vor fi imobilizate.

Minutele se scurg. Dacă Henty-Creer și Cameron, care chiar în acest moment trebuie să-l atace pe *Tirpitz*, provoacă explozia încărcătoarelor, X-7 va fi distrus. Trebuie deci să se grăbească.

Deodată, atunci cînd X-7, cu tancurile de balast golite, pare că se eliberează, Place constată niște avarii serioase: girocompasul s-a defectat. Pompa de asietă este scoasă din funcțiune. E rezultatul acestor manevre violente. Cîte baraje or mai fi de trecut înainte de a ajunge la *Tirpitz*? Va ieși chiar lîngă el, sub focul tunurilor lui? X-7 se ridică aproape vertical. Place privește cu teamă prin periscop.

La suprafață! Drept înaintea lui, la mai puțin de 20 m, fără nici o plasă de protecție între el și *Pdinichthys*, se află *Tirpitz* în neclintita lui enormitate. Sînt exact orele 7,10.

Orele 1,45, Piker în imersiune — 20 m.

Don stă în fața planșetei pe care este întinsă harta fiordului Kaa. În interiorul micului vas domnește o stare de spirit excelentă. Aceasta are pentru Cameron mai multă importanță decît proasta funcționare a aparatelor care-i stînjenesc manevrele, decît încărcătura de la tribord, umplută în parte cu apă, poate inutilizabilă, decît mecanismul de ceasornic al încărcăturii de la babord scos din funcțiune, și chiar decît dira aceasta de bule de aer, care se sparg desigur la suprafață.

Aruncă o privire în spatele lui. Camera de control este curată, ordonată. Tot ceea ce era inutil a fost zvîrlit peste bord.

Cameron predă pentru o clipă timona lui Kendall, atîta cît să facă o ciocolată și să încălzească la aburi o cutie de conserve.

— Mîncați, beți...

Nu adaugă: „Atîta timp cît mai puteți“, dar o gîndește.

Apoi căpitanul Cameron își schimbă hainele. Pentru atac trebuie să se simtă la largul lui și să nu sufere de frig. Se dezbracă încet, își scoate cămașa umedă și-și pune pentru prima oară un „Arthur Askey“, rufă de corp din flanelă. Cămașa încă jilavă o atîrnă într-un colț din camera mașinilor, împreună cu chiloții.

— Ai zice că este o spălătorie chinezească, spuse Cameron în timp ce-și încălță niște pantofi ușori de tenis.

Apoi se întoarce la locul său, la hartă, la giroscop și se gîndește. Cameron cel tăcut nu se poate împiedica să gîndească, să „rumege“, cum spune el. Trece de la un subiect la altul, alungă imaginile lui Tubs și Iain..., îl mîngieie pe Bungey în buzunarul pantalonului, se uită la Kendall, la Goddard. Dick se află la comanda cîrmelor. Pare calm, dar Don, care-l cunoaște pe Dick al lui, își dă seama că e cuprins de tulburare. John, la motor, pare și el destul de nervos. Toate astea sînt firești.

— John, deschide o cutie cu suc de portocale, îi zice Cameron, și ad-o încoace. S-ar putea ca în curînd să ne simțim gîtul uscat.

Don zîmbe pentru a-și atenua duritatea prevestirii și adăugă imediat:

— Dacă timpul se menține tot așa, va fi ideal pentru atacul nostru. Nori joși. Mare agitată și poate câteva averse.

Deși cu o înclinație puternică, Lorimer menținea bine asieta lui *Piker*. Ah! dacă periscopul n-ar continua să fie inundat ca o veche epavă, dacă vizorul lui circular n-ar fi tulbure ca niște lentile de binoclu pe o ploaie torențială, a-l atinge pe *Tirpitz* și a-l scufunda ar fi o nimica toată!

O clipă, gândul lui Cameron se duce din nou la Godfrey, la Henty. Unde or fi ei în momentul acesta? În fața lui, în interiorul barajelor, sau în spatele lui? Oare *Piker* va fi cel care va pătrunde primul în birlogul monstrului marin?

Orele 4.

La adâncime periscopică. Cameron privește prin vizor. Nu vede decât o peliculă verde, cu excepția colțului din stînga, sus, un punct foarte mic, ca o gaură de ac prin care se zărește suprafața agitată, neagră, cu reflexe ca ale unei gresii cizelate de flăcări.

Cameron înjură! În pofida tuturor precauțiilor, a reparațiilor, periscopul funcționează mai prost decât ieri! Și, deodată, colac peste pupăză, în timp ce Cameron apasă pe pîrghia motorului periscopului, se aprinde o scînteie, și un fum care te înecă se răspîndește în micul lor spațiu. Goddard se precipită, întrerupe contactul, se uită:

— Nu este nimic, spune el... Dar trebuie să-l reparăm.

— S-o cîrmim spre nord, ordonă Cameron. La 20 m adîncime vom găsi un colțișor liniștit.

Piker se îndepărtează de *Tirpitz*. În timp ce Kendall ține timona, Goddard îl ajută pe Cameron să demonteze capul periscopului și vizorul lui. O muncă dificilă și în condiții normale, darămite acum, cînd atacul este iminent! Motorul face, în sfîrșit, din nou contact. Reparația a durat cel puțin un sfert de oră, răstimp în care nimeni n-a scos un cuvînt. Acum Don privește, studiază încă o dată harta, însemnările. Surprinzînd pe chipurile tovarășilor săi o umbră de descurajare, își dă seama că trebuie să plece mai departe, să atace imediat, chiar și cu un *Piker* în stare necorespunzătoare. Camarazii săi au așteptat doi ani această clipă și nu se poate ca niște mici neajunsuri să-i lipsească de rodul atîtor strădanii.

— Înainte. La adâncime periscopică.

Submarinul se ridică.

— Dă-i drumul, John... Motor.

Lorimer, cu spatele rezemat de cutia compasului, cu picioarele proptite, apasă manivela... Motorul se pune în mișcare și periscopul se ridică.

Imediat Cameron aruncă o privire circulară.

— Este încă ceață, dar sintem aproape de intrarea în fiordul Kaa. Văd limpede toate geamandurile. Înainte, încet, coborîre la adîncime periscopică.

Orele 4,45.

Cameron își reia însemnările în carnet:

Ne apropiem de intrarea în fiordul Kaa. Periscopul cum nu se poate mai prost. Un vas de patrulare e observat la Roșu 60. Un feribot cu un coș înalt și alb la Verde 10 se îndreaptă spre nord. Schimb ruta pentru a ocoli feribotul, dar în felul acesta ajung foarte aproape de vasul de patrulare. Îl ocolesc. Vasul pare că s-a oprit. Trec la o distanță de un sfert de cablu. Schimb de cap spre intrarea plasei antisubmarin. Vizibilitate foarte redusă...

În acest moment aude un zgomot de elice. O navă vine spre prova lui, cu direcția de mers babord-tribord.

Fără să-și piardă cumpătul, Cameron își ridică periscopul. În vizor observă, vagă, nedeslușită, o umbră care-l precede pe X-6 pe drumul său.

— Ah! strigă el după o clipă, vasul din fața noastră pătrunde în barajul deschis...

Aproape imediat ordonă:

— La dreapta 20; timona la zero! Ieșim la suprafață...! și adaugă pentru sine: „Sintem drept în siajul lui!”

Cameron și-a dat seama că trebuie să profite de acest privilegiu excepțional, de nesperat: să intre în radă în urma unui cabotier, care-i indică drumul, în fața căruia se deschid barajele... Dar cu un submarin pe jumătate orb în imersiune și, în orice caz, prea lent este cu neputință. Va pierde din vedere nava inamică...

— Suprafață! ordonă Cameron. Opriti motorul electric. Puneți dieselul în funcțiune!

Lui Kendall și Goddard nu le vine să-și creadă ochilor și nici urechilor!

Barajul se închide în urma lor. Tirpitz se află la mai puțin de două mile!

Orele 5,05.

Briza ușoară, venind dinspre nord, nici măcar nu încrețește suprafața apelor înghețate ale fiordului.

Piker este acum înăuntrul primului baraj. Cameron nu poate continua navigația la suprafață fără a se expune unor riscuri inutile.

— Adîncime periscopică.

Piker coboară.

— Atențiune, Dicky, proptește-ți picioarele... Motor...

În timp ce privește prin vizor, Cameron cel taciturn continuă să vorbească.

— Vei fi singurul individ care a pornit la atac cu picioarele pe levier.

Și Don începe să rîdă, dar nu durează mult.

— Of!... iarăși complet tulbure. Imposibil să vezi ceva... Cufundare la 20 m la 240.

Dick demontează încă o dată. În interiorul lui *Piker* se așterne tăcerea...

Kendall reîncepe delicata operație. Cameron pare îngrijorat... Hotărît lucru, periscopul acesta îi face multe neazuri. După zece minute, zece minute care par că nu se sfîrșesc, Kendall își termină treaba.

— La adîncime periscopică!

Cameron aruncă o privire la suprafața fiordului. La bord, amplasamentul lui *Scharnhorst* gol: un șir de geamanduri susțin plasele. „Dacă aș fi cîrmit mai spre nord, puteam să mă agăț în ele“, gîndește Cameron. În afară de aceasta, fiordul pare plin de vase mici. *Tirpitz* este aici, strălucește în lumina soarelui. *Piker* trece prin spatele unui petrolier din clasa *Altmark*.

— Cufundare, cufundare, cufundare, strigă deodată Cameron.

— Cît p-aci să agățăm periscopul... Nu era prea mare pagubă, mormăi el. Să ridicăm periscopul...

Piker s-a strecurat exact pe sub un cablu de legătură, între prova unui distrugător și geamandura lui.

Petrolierul și distrugătorul au rămas în urma lui. Cameron ia direcția spre nordul fiordului, astfel încît să navigheze de-a lungul țărmului. Intenția lui este să găsească deschiderea ultimului baraj care ocrotește *Tirpitz*-ul. Poate că va mai avea o dată norocul să treacă în momentul cînd se deschide.

Reflexele razelor solare în apă fac vizibilitatea foarte dificilă, dar Cameron preferă aceste sclipiri de lumină unui periscop tulbure. Aruncă o privire lui Lorimer, care menține submarinul la aceeași adîncime, lui Kendall, care cu o mînă ține timona, iar cu picioarele manevrează levierul periscopului.

Dar levierul se blochează și Dick trebuie să-l forțeze. Acum pompa de asietă dă semne de oboseală... La 10 m de fund *Piker* înaintează încet.

— Opriți motoarele.

Piker coboară. Cameron privește prin hublouri în jurul lui. La tribord i se pare că zărește un banc de pământ și chiar peștișori. Deasupra lor, o formă mare neagră, ca un ponton, cu cabluri care atîrnă din toate părțile. Cameron habar n-are ce ar putea reprezenta, dar umbra aceasta nu-i spune mare lucru.

— Înainte, încetișor.

Piker răzuie ceva, răzuie, răzuie. Să fie oare forma neidentificată? S-ar putea spune mai curînd că este o plasă metalică de-a lungul căreia *Piker* merge ca un pește ce caută gura vîntirului... Nu mai știe unde se află, singurul lucru pe care-l știe este că *Tirpitz* e foarte, foarte aproape, dar unde? Înainte, înapoi? La babord, la tribord?

Deasupra lor trebuie să se fi dat alarma. Nu se poate altfel, sau germanii sînt surzi și orbi! Totuși nu se simte nici o mișcare, nici o explozie, este liniște... Ultimele clipe de calm dinaintea bătăliei.

Don observă un fel de baloane, umbre, periscopul este în continuare tulbure. Să fie oare geamandurile care susțin plasa ce-l înconjură pe *Tirpitz*? Prova lui *Piker* trece, alunecă, freacă, atinge, caută spărtura, trecerea.

Orcle 7,05.

— Gata! Am trecut! strigă Cameron.

Acum, între *Piker* și *Tirpitz* nu se mai află nimic! *Tirpitz* văzut prin periscop pare o siluetă metalică care, ici-colo, sclipește!

Cameron se îndreaptă spre pupa bastimentului inamic. Aici își va depune prima mină.

Bang! Kendall e cît p-aci să cadă, Cameron e proiectat în perete; submarinul e zguduit. În timp ce vira spre babord, *Piker* s-a ciocnit de un banc de pământ. Submarinul este proiectat înspre suprafață. În ultimul moment, Cameron reușește să oprească această cursă „înapoi“. *Piker* coboară. Prin hublouri, Cameron poate vedea un nor de mîl care pare că se ridică la suprafață.

— Ne lasă busola giroscopică, strigă deodată Goddard.

— Și cea magnetică a luat-o razna, adaugă Kendall.

— Să se umple tancul de balast Q. Cufundare... 25 m.

Cameron nu-și pierde singele rece. Motoarele o pornesc din nou încet și *Piker* coboară... Cameron se lasă în voia lui Dumnezeu și a norocului. *X-6* înaintază... spre obiectivul său, poate... Don îi face un semn lui Kendall: „Să ne ridicăm“, apoi un alt semn mai violent... Kendall apasă cu toată puterea pe levier. Motorul periscopului funcționează. Va lua foc? Periscopul se ridică. Timp de patru minute, care i se par nesfârșite, Cameron ține sub observație suprafața fiordului... Nu-l mai vede pe *Tirpitz*.

Cameron este surprins cum de n-a reacționat inamicul după atâtea manevre...

Orele 7,15.

Piker este la o adâncime de 23 m. Intră din nou într-o plasă. Ochiurile acestuia sînt, pare-se, foarte fine.

— Înapoi cu toată viteza... Goliți tancurile de balast.

Piker nu se clintește din loc.

— Stop... Atențiune... Înapoi cu toată viteza.

Nici un rezultat.

Orele 7,20.

— Încă o dată... Înapoi cu toată viteza.

Piker, desprins, sare spre suprafață. Cu neputință să i se oprească urcarea.

— Motor... Periscop.

Tirpitz este aici, cu prova babord la nici 20 m!

Orele 7,21.

— Suprafață. Atențiune. Fiți gata pentru lansarea minelor!

Cameron va da ordinul ultim, acela care va hotărî soarta lui *Piker* — pe acesta l-a și sacrificat —, a echipajului, a lui Dicky și a lui John, prietenii săi, poate și soarta *Tirpitz*-ului. Sînt prea aproape pentru ca artileria ușoară a cuirasatului să poată intra, în timp util, în acțiune. Umbra cenușie a *Tirpitz*-ului se întinde deasupra lor.

— Înapoi, încet, înapoi.

Piker este la nivelul turelei B. Cîrmele lui răzuiesc coca monstrului...

— Lansați minele, strigă Cameron.

Cu ambele mîini, Kendall apucă volanul de la babord și întoarce, întoarce. E cuprins de o bucurie copleșitoare. Goddard, la tribord, execută aceeași manevră.

Uşurat, *Piker* face bruse un salt. Încercăturile enerve, cu cele două tone de exploziv ale lor, alunecă spre fundul apei, la doi sau la trei metri de babordul provei *Tirpitz*-ului. Prova lui *Piker* se ciocneşte puternic de coca cuirasatului... *X-6* este scos din funcţiune. Pentru ei nu există altă soluţie decât să fie luaţi prizonieri.

— Repede, pompele, ordonă Cameron. Deschideţi valvele de scufundare. Distrugeţi cât mai mult. Repede.

Cu un ciocan, Cameron zdrobeşte chiar el compasul, comenzile de direcţie.

— Acum ureaţi pe punte; cu mâinile ridicate...

Don deschide tambuchiul. Orbit de lumina zilei, priveşte. Coca *Tirpitz*-ului este atât de aproape, încît ar putea-o atinge cu mîna. E ca un zid, înalt, lung, cenuşiu. Aude nişte strigăte guturale.

Pe neaşteptate, o vedetă îl abordează pe *X-6*. În ea sînt cîţiva soldaţi şi un ofiţer german cu o figură fioroasă, care-şi urlă ordinele de parcă ar lătra.

— E rîndul tău, „Negrule“, spune Cameron, dîndu-se în lături.

Goddard se caţără pe scara de fier şi dispare.

— Rîndul tău, Dickie...

După sublocotenentul Kendall urmează John Lorimer. Apa urcă în submarinul sabordat. I-a şi ajuns lui Cameron pînă la genunchi. Fără să se despartă de pipa sa, căpitanul Cameron părăseşte ultimul vasul său. Încet, *Piker* se cufundă sub chila *Tirpitz*-ului. Sînt orele 8,10.

Orele 7,10.

Printr-un noroc nesperat, extraordinar, Place s-a trezit în faţa *Tirpitz*-ului.

— Cu toată viteza înainte, adîncime 12 m.

După ce a dat acest ordin, Place aşteaptă..., dar nu prea mult. O lovitură puternică, de parcă *Pdinichthys* s-ar fi izbit de un zid de oţel, eră cît p-aci să-l răstoarne.

Am atins Tirpitz-ul la 3 m adîncime pe partea stîngă, avea să serie Godfrey Place mai tîrziu în raportul său către Amiralitate, aproape sub turela B, şi X-7 a alunecat încet sub chilă, unde încărcătura de la tribord a fost lansată din plin, în umbra vasului. Acolo, la 18 m adîncime, am avut o scurtă oprire (în momentul loviturii, X-7 a pivotat spre babord, astfel încît noi aveam cap aproape de-a lungul chilei Tirpitz-ului). Submarinul a dat încet înapoi şi încărcătura de la babord a fost lansată

aproximativ între 45 și 60 m de pupă, după aprecierea mea, aproape sub turela „X”⁸...

Nu pot să precizez momentul exact când a fost lansată încercătura, dar primele grenade submarine s-au auzit imediat după ciocnire, ceea ce, potrivit raportului căpitanului Cameron, ar stabili ora respectivă la 7,22⁹.

După ce am lansat încercătura de la babord, a fost dat ordinul de a coborî pînă la 30 m pentru a ajunge din nou în poziția prin care intrasem. La 18 m adîncime am fost din nou prinși în plasă. Întrucît n-aveam compas, nu-mi puteam face o idee exactă despre poziția în care ne aflam; dificultățile prin care treceam și necesitatea echilibrării cu ajutorul aerului au dus la consumarea a două butelii de aer comprimat, iar în cea de-a treia nu mai erau decît 545 de litri. Încercăturile lui X-7 erau reglate astfel încît să explodeze după o oră, ca să nu mai vorbim de altele care puteau exploda în orice moment după orele 8.

O nouă metodă a fost atunci pusă la punct pentru a ieși din plasa antitorpilă. Ea consta în a naviga „înapoi cu toată viteza”, folosind aerul cu economie, apoi „înapoi cu toată viteza”. Intenția noastră era să parcurgem cu vasul atîta drum cît permitea elasticitatea plasei și să obținem în felul acesta un anumit impuls care să amplifice acțiunea elicelor în clipa degajării efective din plasă. În cele aproximativ trei sferturi de oră care au urmat, X-7 a intrat și a ieșit din mai multe plase, curînd aerul din ultima butelie s-a epuizat și a trebuit să fie pus în funcțiune compresorul. La orele 7,40, aflîndu-se la aproximativ 18 m adîncime, X-7 s-a degajat, în timp ce mai înainta, și a alunecat peste limita superioară a plasei, printre geamandurile de suprafață. În momentul acela nu mă uitam la Tirpitz, pentru că metoda aceasta de a te elibera din plasele antitorpilă era nouă și mă absorbea cu desăvîrșire, dar cred că în acel moment ne aflam în fața tribordului; în răstimpul care s-a scurs de la atac am trecut în mod cert pe dedesubt. Eram, evident, prea aproape pentru a fi supuși tirului artileriei grele, dar se auzea un număr mare de gloanțe de mitralieră care loveau coca. De îndată ce am trecut pe deasupra plaselor, toate rezervoarele principale de balast au fost găurite și X-7 a coborît la fund la 40 m adîncime. Compresorul a fost repus în funcțiune și am încercat să ne ridicăm din nou la suprafață sau la adîncimea periscopică, pentru a arunca o privire care să ne permită să folosim goniometrul și să punem o distanță cît mai mare între noi și

⁸ Este vorba de turela C (Cezar).

⁹ A se observa simultaneitatea atacurilor date de Cameron și Place.

explozia prevăzută. Am avut marea neplăcere de a ne trezi aruncați în altă plasă, la 18 m adâncime. Imediat după aceea a avut loc o explozie înspăimântătoare (orele 8,12). Zguduitura ne-a azvirlit, evident, în afara plasei și, ieșind la suprafață, am fost contrariați văzînd că Tirpitz continuă să se mențină pe linia de plutire; aceasta m-a făcut să mă îndoiesc că explozia pe care o auzisem a fost provocată de încărcăturile noastre, și nu de niște grenade împotriva submarinelor, astfel încît X-7 a fost readus la fund...

Orele 8,14.

X-7 este așezat pe fundul apei la o adâncime de 40 m. Place ciulește urechile. În fiord pare să se fi restabilit calmul, dar el așteaptă să primească lovitura unor bombe de adâncime... Repede, împreună cu echipajul său, îl examinează pe X-7 pentru a ști dacă mai poate fugi spre fiordul Alta... Nici o busolă nu funcționează. Indicatorii de imersiune sînt scoși din funcțiune.

— Imposibil să ne orientăm în imersiune. Sîntem orbi, spuse Whittam.

— Coca este intactă, motoarele de asemenea. Vom încerca să navigăm la suprafață, răspunse Godfrey.

Pdinichthys apărură la suprafața fiordului, în apropiere de tribordul *Tirpitz*-ului, la 90 m de plasă. Imediat obuzele artileriei ușoare, gloanțele mitralierelor grele fac să țîșnească în jurul lui X-7 mii de gheizere mici. Coca este atinsă, perforată... Place intră de îndată în imersiune...

Înaintează sub apă... încotro, în ce direcție? Imposibil de știut. Prin găurile carcasei perforate pătrunde apă.

— Atențiune... La suprafață.

O grindină de gloanțe răpăie pe punte. Alte găuri și o spărtură lasă apa să pătrundă.

— Imersiune.

Submarinul coboară anevoie.

— Nu mai e nimic de făcut, spune Place. Vom abandona vasul...

Aruncă o privire spre tambuchi. Place știe că, de îndată ce va ieși, o ploaie de gloanțe și obuze se va abate asupra lui și deschiderea tambuchiului va deveni impracticabilă.

El, Godfrey Place, comandantul vasului, trebuie să-și asume primul acest risc. Își scoate puloverul alb.

— Voi ieși primul. Mă veți urma imediat... Ultimul, tu, Bob, vei deschide valvele de scufundare...

Și cum sublocotenentul Bob Aitken aruncă o privire semnificativă spre aparatele Davies¹⁰, Place adaugă:

— Nu. Nu mai avem timp. Sintem reperați. În trei minute bombele de adincime vor fi lansate... Atențiune, la suprafață.

De îndată, o puzderie de gloanțe ciocănesc tabla. Place scoate capul, bustul. În mină ține puloverul alb, în semn că se predă. În jurul lui suprafața fiordului este măturată de gloanțe; e un miracol că nu a fost atins. Agitându-și tricoul, în dreapta lui întrezărește un șlep lung pe care sînt montate pinze... o țintă de exerciții... și Place se trezește în apă, înotînd spre șlep, îl ajunge, se urcă pe el. Cînd se întoarce, X-7 dispăruse.

Comandantul Hans Meyer, care de la 26 februarie comanda cuirasatul *Tirpitz*, își dădea seama că vasul său nu reprezintă o forță în raport cu Home Fleet. Nu pentru că ar fi mai puțin înarmat sau că echipajul ar fi mai puțin curajos, ci pentru că englezii posedă forțe omogene, dotate cu portavioane, crucișătoare și distrugătoare. Radarul lor este mai perfecționat decît cel al *Tirpitz*-ului. Ca toți marinarii, ca toți amiralii germani, Meyer încearcă o anumită amărăciune din cauză că cercetarea și protecția aeriană lipsește. Dacă pe toate fronturile avioanele lui Göring erau în număr mare, pentru a asigura cercetarea *Tirpitz*-ului nu era nici unul, iar pentru a-l apăra erau puține, prea puține. *Tirpitz*, *Scharnhorst*, împreună cu cîteva contratorpiloare erau pierdute, singure, în mijlocul acestei naturi nordice.

La 10 septembrie, înapoindu-se din insulele Spitzbergen¹¹, *Tirpitz* își reluase locul la ancoră în fundul fiordului Kaa, la paralela 71, în Atlanticul de nord. De aici era gata să plece la atac împotriva convoaielor aliate. Fără a se ști bine de ce, o anumită lincezeală, o nemulțumire surdă, simță-

¹⁰ Aparat de salvare individuală. — *Nota trad.*

¹¹ De la sfîrșitul lunii martie 1943, din ordinul marelui-amiral Karl Dönitz, *Tirpitz* părăsise Trondheim și se afla în fiordul Kaa, iar *Scharnhorst* în fiordul Lang. În septembrie 1943, cele două bastimente, escortate de 10 contratorpiloare, au ridicat ancora, îndreptîndu-se spre Spitzbergen. Era prima mare ieșire după multă vreme. Aveau misiunea să distrugă mica bază de la Barentsburg. O baterie norvegiană a fost repede redusă la tăcere de către obuzele *Tirpitz*-ului. O unitate de debarcare a incendiat rezervoarele de petrol, a distrus instalațiile de radio-telegrafie și a luat prizonieri. Un englez a fost ucis. Germanii au pierdut 7 oameni.

mintul că sînt ghinionişti, că au fost chiar uitaţi îşi făcuse loc prin careurile ofiţerilor şi cazărmile echipajului. Pe bordul *Tirpitz*-ului şi al lui *Scharnhorst* s-au iscat discuţii în legătură cu distribuirea decoraţiilor.

În această zi de 22 septembrie, în zori, temperatura era de 4,6°. Iarna arctică se anunţa aspră. La orele 9¹² comandantul Meyer îşi lua — ca în fiecare dimineaţă — micul dejun în camera sa de la pupa *Tirpitz*-ului. Noaptea trecuse fără nici un incident şi n-avea motive să fie neliniştit. De un atac aerian nu se temea. *Tirpitz* avea acum experienţă, pe care o plătitese destul de scump. Patru baterii uşoare de apărare antiaeriană, dispuse pe înălţimile fiordului Kaa, cele de pe bord, precum şi dispozitivul de răspindire a ceţii artificiale apărau nava.

Dinspre mare, cimpuri de mină ancorate în faţa coastelor şi în strimtori. În afară de strimtoarea Stjern, păzită de o singură navă de control, mai existau două intrări care, datorită minelor şi plaselor de protecţie, erau impracticabile pentru oricare dintre forţele navale inamice. Pe insulele Loppa şi Arøy erau instalate baterii, în strimtoarea Stjern tuburi lanstorpilor, cu posturi de observaţie şi de ascultare, care completau acest dispozitiv de protecţie avansat. Mai aproape de *Tirpitz*, chiar în locul în care fiordul Kaa este despărţit de fiordul Alta printr-un pînten de stîncă care pătrunde în mare, o plasă simplă, lungă de 300 m, închisă toată noaptea, fusese tocmai deschisă, ca în fiecare dimineaţă.

În interiorul acestui prim baraj stăteau uneori la ancoră *Tirpitz*, *Scharnhorst*, contratorpiloarele¹³, nava-atelier *Neumarck*, remorcherile. Tocmai acele remorchere necesare pentru a deschide şi închide poarta la fiecare trecere lipsesc. O navă de supraveghere prevăzută cu un sistem de ascultare se afla în permanenţă în faţa barajului. Veneau apoi al doilea şi al treilea baraj, alcătuite dintr-un şir dublu de plase, suspendate de flotoare; ele coborau pînă la 15 m, dar fundul fiordului cobora brusc la 37 m. Intrarea, închisă şi ea noaptea şi deschisă ziua, se găsea atît de aproape de ţărm, încît acolo apele, fiind puţin adînci, făceau cu neputinţă trecerea unui submarin. Admiţînd că un asemenea vas ar fi reuşit să străpungă primul baraj, el n-ar fi putut decît să-şi lanseze tor-

¹² Este vorba de ora germană. În Anglia erau orele 8.

¹³ Cinci contratorpiloare se aflau la ancoră în ziua aceea. Nu erau destul de multe pentru a patrula permanent în fiordul Alta — un fiord imens —, dealtfel n-aveau nici combustibil.

pilele, care s-ar fi oprit în plasă. Deci, nici un motiv de îngrijorare.

Pe bordul *Tirpitz*-ului măsurile de securitate erau severe. Țărnul era supravegheat de santinele. După comandantul Topp, Meyer a întărit din nou ordinele și avertismentele adresate echipajului, pentru a evita orice sabotaj. Manechine, reprezentind oameni-broaște, țîșneau pe neașteptate în imediata apropiere a carenei vasului. Bule de aer venite din adinec plesneau la suprafață, plasele antitorpile erau mișcate, se produceau zgomote submarine. Comandantul Meyer se întreba chiar dacă nu s-a exagerat puțin cu acest gen de exerciții. Risetele și zeflemelele la adresa marinarilor care dădușeră alarma au făcut ca echipajul să devină circumspect. „În orice caz, se gîndea comandantul Meyer, dacă englezii ne joacă o festă ordinară, ea tot de pe cer are să vină”.

Pavilionul fusese înălțat cu tot ceremonialul obișnuit. Noul comandant secund, Junge, ordonase în ajun demontarea aparatelor de ascultare. Nu erau întru totul satisfăcătoare și trebuiau revizuite. La fel stăteau lucrurile și cu câteva piese de antiaeriană ușoară, numai cîteva, căci trebuiau să fie întotdeauna pregătiți să respingă un eventual atac. Cei-lalți membri ai echipajului erau prinși cu treburile lor, curățenia, lustruitul.

Comandantul Meyer își lua deci în tihnă micul dejun. Era singur. Auzea deasupra lui zgomotele obișnuite pe vasele care stăteau la ancoră: apeluri, șuietături de sirenă, motoarele vedetelor care manevrează în jur, un murmur îndepărtat, prietenos. Comandantul terminase și se pregătea să se ridice, cînd ușa se deschise brusc și-l văzu întrînd pe secund, comandorul Junge.

— Iertați-mă că vă deranjez, domnule comandant, dar un om de gardă a văzut un mic obiect în interiorul plasei. Un mic submarin, zice el.

Cei doi ofițeri se priviră sceptici, aproape ironici.

Comandantul Meyer își mîngîie bărbia, cuprinzînd-o între degetul mare și arătătorul mîinii drepte, ceea ce la el era semn că reflectează.

— Un mic submarin! Ei drăcie! spuse el.

— E, probabil, iar o alarmă falsă.

— Cel puțin e o dovadă că oamenii noștri deschid ochii și că îi deschid cum trebuie... Dați, totuși, alarma generală... Cine este de cart?

— Vallucks...

— Bine... Puteți pleca. Vă mulțumesc.

Pe bordul *Tirpitz*-ului, cînd se vorbea de sublocotenentul Vallucks, oamenii zîmbeau. Era ofițerul „cu buclucurile”; ofițerul în timpul carturilor căruia se întîmplau catastrofele. Meyer știa acest lucru, dar se gîndea cu înțelepciune că nimeni n-a luat în seamă nenumăratele carturi ale acestui ofițer care au trecut fără să se fi întîmplat ceva.

Comandantul Meyer își puse cascheta și mantaua. Se auzi soneria de alarmă. Ciudat semnal! Cinci sunete scurte în loc de unul singur prelung, cum era reglementar.

Cinci sunete scurte nu se foloseau decît în timp de pace și însemnau: „Închideți porțile etanșe”. Tot acest Vallucks, din pricina tulburării, a greșit, intenția lui fusese de a emite cinci sunete scurte de sirenă... „Observat submarin”... Comandantul Meyer auzea oamenii alergînd la posturile lor de luptă. Și el trebuia să se grăbească. În acel moment sună alarma generală, cea reglementară, un singur sunet lung, prelungit. Nu ajunsese încă la ușă cînd reapăru Junge. După chipul lui, comandantul *Tirpitz*-ului înțelese că alarma este reală.

Erau orele 9 dimineăta. Subofițerul proptit de balustradă supraveghea echipa care spăla puntea de la pupă, cu apă multă, o apă înghețată. Treaba aceasta nu cerea prea multă atenție și din cînd în cînd privirea îi aluneca spre fiordul care ieșea din întunericul nopții. Plutea o ceață ușoară. Deodată observă un obiect care aluneca la suprafață. Avea o formă alungită. Un marsuin? Nu, era prea gros și un pește ar fi dispărut demult... Poate un submarin. Obiectul era în afara plaselor, dar foarte aproape. Subofițerul, incapabil să scoată o vorbă, îl arătă cu degetul unui maestru. Acesta privi, și zîmbi cu un aer complice.

Trecură cinci minute.

Subofițerul nu-și lua ochii de la fiord. Obiectul dispăruse. Și deodată îl revăzu în interiorul barajului, la 20 m de *Tirpitz*.

— Un submarin, strigă el... Un submarin!

Și Vallucks, ofițerul de cart, fu anunțat. El alergă la habord și se uită. Nu încăpea nici o îndoială, era un submarin care se îndrepta încet spre *Tirpitz*, un fel de platformă, ce abia ieșea din apă. De la aparatul telefonic din apropiere, Vallucks îi înștiință pe Junge și pe ofițerul de la artileria ușoară. Apoi sună alarma și, pierzîndu-și capul, greși.

Cele cinci-șase minute de așteptare ale subofiterului, greșeala lui Vallucks, rectificarea alarmei au constituit o pierdere prețioasă de timp.

Orele 9,05.

Două vedete staționar, amaratate, de-a lungul vasului.

Deodată oamenii îl văzură pe sublocotenentul Leine, urmat de doi mateloți, coborînd în mare grabă una din scări și sărind toți într-o vedetă.

Tigrul — așa fusese poreclit Leine din cauza vocii lui răsunătoare și a mutrei fioroase — puse motorul în funcțiune și, punînd mîna pe eche, strigă unui matelot: „O parîmă, repede“. Altuia, „grenadele“. Vedeta se năpusti împotriva micului submarin care înainta lin la suprafață. Cum era aproape să abordeze coca submarinului, Leine lăasă echea și, ridicat în picioare, aruncă grenadele, care explodară. Schijele abia dacă au zgîriat submarinul.

— Parîma! Repede!

Matelotul de la provă aruncă un odgon, care căzu pe puntea submarinului și se agăță de tambuchi. În clipa aceea, tambuchiul se deschise. Patru oameni, la capătul puterilor, cu fețele trase, bărboși și murdari, ieșiră unul după altul din submarin. Fără un cuvînt, străbătură cei doi metri ai punții care-i despărțeau de vedetă... În timp ce Leine încerca să fixeze parîma de remorcare, echipajul submarinului, fără a spune o vorbă, sărea în vedetă. Unul dintre ei se întoarse pentru a arunca o ultimă privire vasului ce se scufunda încet. Leine înțelese, l-au sabordat... Totuși motorul submarinului mai funcționa și, în loc să fie remorcat, el era cel care tira vedeta spre *Tirpitz*. În dreptul turelei B, submarinul dispăru. Parîma sări.

— Comandantul? întrebă Leine în germană.

Cel care părea să fie șeful celor patru oameni făcu un semn din cap. Vedeta acostă la scară și, în modul cel mai firesc, omul sări pe platforma cu zăbrele. O secundă păru că ezită. Era oboseala, un moment de slăbiciune, poate vederea acestui enorm cuirasat, ce părea gata să zdrobească minuscula sa persoană. Puse o mîna pe rampă, cu cealaltă își pipăi buzunarul pantalonului, ca unul care deodată, înainte de a părăsi un loc oarecare, se întreabă: „N-am uitat nimic?“ Recăpătîndu-și stăpînirea de sine, cu capul sus, urmat de cei trei oameni, supravegheat de Leine și de cei doi mateloți, care-i priveau urcînd, ofiterul puse piciorul pe puntea *Tirpitz*-ului. Văzu o

santinelă care își îndrepta spre el pușca-mitralieră — gestul îl surprinse, dar nu-l tulbură. Își îndreptă apoi privirea spre puntea de la pupă, spre tunuri, spre pavilionul cu crucea încirlicată, care flutura la extremitatea vasului. Atunci își ridică ochii spre cer și clătină din cap cu aerul de a spune: „Ia te uită! Pe vasul ăsta nu se salută un ofițer britanic? Eu și oamenii mei merităm un semnal de sirenă“.

Prizonierii erau: căpitanul Donald Cameron, urmat de Lorimer, Kendall și Goddard.

Orele 9,34.

— Domnule comandant, un mic submarin a pătruns în interiorul plaselor. S-a ridicat la suprafață. Din el au ieșit patru oameni, apoi submarinul a dispărut sub apă în apropierea navei, a strigat comandorul Junge, pătrunzind în camera comandantului Meyer.

Au plecat imediat, grăbind pasul.

Din cei 2 000 de oameni ai bastimentului, cei mai mulți erau deja la posturi; cîțiva întîrziți mai alergau. Coridoarele și scările fiind goale, comandantul Meyer și secundul ajunseră repede la postul de comandă. Confuzia datorită erorii lui Vallucks n-a durat mai mult de un minut, dar era un minut dintr-un timp prețios... Meyer privi spre fiord. În jurul navei, totul era calm. Din diferite posturi ofițerii semnalau comandantului, reglementar: „Turela A, gata. Apărarea anti-aeriană ușoară, gata... Centrala electrică, gata“. Neliniștit, Meyer aștepta să i se comunice cine erau oamenii care au ieșit din submarinul miniatură. Poate ruși? Bazele lor nu se aflau prea departe. Englezii n-ar fi putut traversa Marea Norvegiei de la Scapa Flow pînă în fiordul Kaa, la cîțiva metri de *Tirpitz*. Ar fi fost un lucru de neînțeles. Dar pentru moment nu era cazul să se ocupe cu asemenea ipoteze. Oamenii ăștia n-au venit de la o asemenea depărtare pentru a fi luați prizonieri!

Comandantul *Tirpitz*-ului se gîndi numai decît la minele magnetice pe care le-ar fi putut lansa acești marinari inamici, la încărcăturile pe care le-ar fi putut depune pe fundul apelor sub cocă, sau chiar la submarinul ce putea fi umplut cu material exploziv... Trebuia să acționeze fără întîrziere... Dădu ordine...

Orele 9,36.

— Doi scafandri să se echipeze în mare grabă, să coboare de-a lungul cocii pentru a dezamorsa minele magnetice, la nevoie să le desprindă și să le arunce în mare.

Niciodată comandantul Meyer n-a regretat atât de mult insuficiența echipamentului de imersiune. Unul sau doi oameni-broască, când ar fi fost nevoie de zece sau cincisprezece.

— Avionul de pe bord să decoleze pentru a porni vinătoarea împotriva submarinelor!

Intrarea barajului a fost închisă, prea târziu! În mod automat alarma implica ordinul de a pune cazanele sub presiune. Dar erau necesare nouăzeci de minute pentru ca nava să poată ridica ancora. Un remorcher! Nu era nici unul prin apropiere. Totuși Meyer era ferm hotărât să-și părăsească locul de ancorare cât mai repede posibil.

Trebuia să se îndepărteze în cea mai mare grabă din interiorul barajului în care era închis *Tirpitz*.

În timp ce un scafandru se echipa — nu era decât unul singur —, oameni înarmați cu prăjini lungi răzuiau pereții vasului, cât mai adânc cu putință.

Împotriva minelor depuse la fund nu exista decât o singură soluție: deplasarea neîntârziată a navei, cu ajutorul lanțurilor fixate pe sol prin babale de amarare. Submarinul s-a scufundat la prova babord, trebuia să se deplaseze spre tribord. Comandantul Meyer ordonă neîntârziat executarea acestei manevre. Mișcarea era limitată, întrucât ancorele nu se aflau la o prea mare distanță una de cealaltă. La pupă mișcarea era mai dificilă din cauza numeroaselor parime de amarare care ar fi trebuit să fie ridicate înapoi pe bord. Se apucară imediat de treabă.

Orele 9,40.

Deplasarea provei era terminată. Vedetele contratorpiloarelor Z-27 și Z-30, cu mărinari înarmați cu grenade antisubmarine, își croiau drum îndreptându-se spre fiordul Alta.

La postul de comandă parveni un prim raport: echipajul inamic era englez, de la oamenii aceștia nu se poate scoate nici o informație.

N-a fost tras nici un foc de armă.

Și, deodată, mitralierele grele, artileria ușoară se dezlănțuiră spre provă în direcția țintei plutitoare! Mai exista deci și un alt submarin inamic! Și era în afara plaselor. Comandan-

tul Meyer renunță să dispună plecarea *Tirpitz*-ului. Amină luarea unei hotărâri. Se gîndi și la o mină pe care ar fi putut-o pune cel de-al doilea submarin, ce părea c-o ia la fugă. Fără îndoială, prova *Tirpitz*-ului, care se întindea ca o copertină deasupra apei, l-a împiedicat să vadă vasul inamic, cu atît mai mult dacă n-a ieșit la suprafață. Toate aceste raționamente, toate aceste ipoteze îi veneau în gînd, fulgerător, între două ordine, între două rapoarte. Meyer își îndreptă binoclul asupra acestui submarin, care, la 50 m, unghi 30°, ieșea la suprafață, dispărea, părea că se zbate sub grindina de proiectile. Văzu un om aruncîndu-se în mare, în timp ce submarinul se scufundă.

Orele 9,56.

Toate posturile au prezentat raportul. *Tirpitz* era gata de luptă.

Comandantul cuirasatului telegrafie la Berlin.

Orele 10,01 — Emisiunea FT 0931 m.

„*Distrus submarin tip miniatură în interiorul barajului Tirpitz-ului la orele 9,30, 4 englezi prizonieri. Va urma.*”

După ce momentul de stupoare a trecut, marinarii germani, înarmați cu puști-mitraliere, îi împinseră pe prizonierii englezi spre puntea de la pupă, unde fură supuși unui prim interogatoriu. Apoi au fost duși în careul ofițerilor. Unul dintre englezi, Lorimer, protesta energic și ceea ce spunea îi făcea pe camarazii lui să zîmbească. Cerea să fie adus înapoi la scara vasului, pentru a fi salutat reglementar, aș  cum se cuvine oricărui ofițer. El va răspunde la salut. Făcu chiar c țiva pași spre scară; germanii, care nu înțelegeau ce vrea, crez nd că încearcă să fugă, îl ameninț r  cu puștile. Ofițerul care-i luase prizonieri dispăruse.

Puțin buimăciți, dar foarte fericiți că și-au făcut datoria, Cameron și camarazii lui simțeau nevoia de a se relaxa, de a dormi... Pentru ei totul se terminase. Dar ce soartă le rezervau germanii? Închisoarea, tortura, execuția?... Se g ndeau și la minutele care se scurgeau încet, foarte încet... Minele aveau să explodeze... *Tirpitz* va fi distrus, iar ei însiși răniți sau uciși? Și camarazii lor, cei de pe celelalte submarine? Place, Henty-Creer, oare unde se aflau?

Cameron își scosese pipa sa curbată și o umplea fără grabă. Deasupra lor auzeau oameni care alergau, zgomoț de lanțuri și, deodată, niște focuri de armă.

— Trag, spuse Kendall. Deci unul dintre ai noștri atacă. Artileria ușoară își concentrase focul la tribord și tirul devenea din ce în ce mai intens. Mateloții germani făcură cîțiva pași spre deschizăturile pătrate pentru aerisire ca să vadă spectacolul.

Kendall strîngea pumnii și înjura.

Ultima salvă fu salutată cu strigăte de germani, care-și întoarseră spre prizonieri chipurile radioase. Submarinul fusese scufundat? Care? Din cînd în cînd Cameron se uita la ceas. Se gîdea la cele două mecanisme de ceasornic care, în mod inevitabil, avansau spre minutul, secunda...

Încă șase minute!

În momentul acela veni un sublocotenent german. Vorbea o engleză guturală.

— Dumneata și dumneata, urmați-mă.

Îi desemnase pe Cameron și Lorimer. Cei doi ofițeri ieșiră, lăsîndu-i pe Kendall și pe Goddard în post.

— O să-i interogheze, spuse Kendall ridicînd din umeri.

Se uită la ceas. Mai erau patru minute... Clipa cea mare se apropia. Ce se va întîmpla?

„Dacă aș putea cel puțin să deschid ușa, s-o iau la fugă pe punte și să sar în mare“, se gîdea Kendall.

Cameron și Lorimer, aduși într-un alt post, își declinară numele și gradele. La toate celelalte întrebări au tăcut... Ofițerul german a dispus să li se aducă cești cu cafea și băutură și îi privea cum beau. Cu o plăcere vădită sorbeau băuturile reconfortante. Apoi Cameron își aruncă privirea asupra ceasului și nu-și mai dezlipi ochii de pe arătătoare. Încă un minut... Acum secundele...

Numai să!...

Tirpitz fu zgîlțit de o explozie înfiorătoare. De una sau mai multe. Minele au explodat¹⁴. Se auzeau strigăte... Cameron și Lorimer au fost aruncați pe jos. Kendall și Goddard, săltați, au auzit bubuitul exploziilor ca pe niște lovituri de trăsnet căzute simultan.

În același timp s-au stins toate becurile de pe vas. Strigăte, apeluri, ordine urlate..., răniții au fost trîși din compartimentele de sub punte și urcați pe punte. În timpul acesta intrară în acțiune echipele de securitate. Bernstein, ofițerul cu electricitatea, se lamenta constatînd că dinamurile nu se

¹⁴ Cele două încărcături puse de Cameron sub provă, cele lansate de către Place în dreptul turelei Cezar și înspre provă? Niciodată nu s-a știut exact care au explodat.

mai rotesc, că disjunctoarele erau arse. Inginerul-șef, Kurt Knothe, care în momentul exploziei se afla așezat în fața tablourilor de curent electric alături de căpitanul Grumicke, a simțit nava ridicându-se. S-a trezit pe podea, pe spate, strigând ca francezii: „Oh! la! la!“.

Marinarii care îi păzeau pe Kendall și Goddard, părăsindu-și puștile, s-au repezit la extinctoarele de incendiu și au proiectat pe pereți o spumă albă. Nu s-a produs nici cel mai mic incendiu. Apoi îi împinseră pe prizonieri afară, pe punte. După obscuritatea dinăuntru, în lumina soarelui, clipiră din ochi... Kendall constată cu satisfacție că pe bord toți își pierduseră capul. *Tirpitz* se înclina cu repeziciune spre babord. Vaporii țigneau din țevile plesnite, sparte. În jurul cocăi, o pinză de păcură se întindea înec pe apa înghețată a fiordului. Artileria ușoară, toate armele cu gloanțe își reluaseră cu furie tirul, pare-se, cam la întâmplare.

Cameron cu Lorimer au fost și ei aduși pe punte. Ce le vor face? Se întrebau dacă, în minia lor, germanii nu-i vor ucide. Cei patru prizonieri se priveau, ascunzându-și profunda lor satisfacție. Așadar, au reușit. *Tirpitz* a fost atins. În ce măsură? Nu știau, dar lovitura era cu siguranță gravă... Plini de îngrijorare, așteptau...

De pe puntea de comandă, comandantul Meyer a văzut ridicându-se o imensă coloană de apă la provă-tribord și a simțit nava vibrând sub picioarele sale, ca o lamă de oțel pe nicovală. Se gîndea că a fost o mină, una singură!

Răniții păreau să fie numeroși, printre ei la infirmeria de pe vas se afla și comandorul Junge, care avea capul spart. Un om, proiectat în aer, în cădere s-a lovit cu capul de un lanț. Era mort.

Totuși, deși a suferit avarii serioase, *Tirpitz* continua să rămînă pe linia de plutire, iar englezii începură să înțeleagă că acțiunea lor n-a fost decît o jumătate de succes. Cameron, Lorimer, Kendall și Goddard au fost aduși din nou într-un birou și un ofițer de stat-major, locotenent-comandorul Woytschekowski-Emden¹⁵, reluă un interogatoriu inutil. Văzînd că nu poate scoate nimic de la acești englezi, dispuse să fie escortați pînă la cazarma echipajului. Lumina, o lumină slabă, revenea.

— Aveți nevoie de ceva? întrebă Woytschekowski-Emden, care nu se putea opri să nu-i privească cu admirație.

¹⁵ Dispărut cu *Scharnhorst* la 26 decembrie 1943.

— Da. Am mai vrea ceva cald... Un pic de rachiu de ienupăr și să dormim, mai ales să dormim.

— E în ordine, voi spune să vi se aducă toate astea. O să vi se agațe niște hamace aici... Odihniți-vă.

Tochmai își beau cafeaua, când ușa se deschise și cei patru bărbați văzură apărînd un om fără pantaloni, încălțat cu o pereche de cizme enorme și îmbrăcat numai cu o flanelă de corp lungă, de lînă. Era Godfrey Place, iar cizmele erau ale lui Philip. „Ai fi zis că e un șobolan prins în capcană...” Văzîndu-l atît de caraghios costumat, englezii izbucniră în ris; apoi au împărțit cu el masa ce le fusese servită. Cei de pe *X-6* erau toți frămîntați de același gînd: Whittam, Aitken, Whitley? Ce s-a întîmplat cu ei? Nu îndrăzneau să-l întreb pe Godfrey. Au vorbit despre avariile suferite de *Tirpitz*.

— Trebuie că nava a fost deplasată spre babord, spuse Place. Asta a salvat-o. Am plasat o mină sub prova ei.

— Eu le-am lansat pe amîndouă, spuse Cameron.

Nu mai puteau de oboseală. S-au cățărat în hamace și au adormit. În acest timp, ofițerii de pe *Tirpitz* încercau să estimeze avariile. Nava plutea cu o bandă de aproximativ 5° spre babord. Păcura s-a scurs prin mijlocul navei și coca era, probabil, deformată pe o mare lungime. Doar după ce va fi examinată de scafandri și va intra într-un doc, se va putea ști precis care sînt proporțiile avariilor. Pe puntea de la pupă se vedeau denivelări, răsuciri considerabile. Zona camerei mașinilor era serios avariată. Pasarela superioară răsucită, iar turelele Anton și Cezar, ridicate de suflul exploziei, nu se mai roteau.

Comandantul Meyer nu-și punea decît o întrebare: Este vasul meu în stare să iasă în larg?

Vedetele rapide străbăteau fiordul, lansînd grenade anti-submarine în locurile unde apăruseră submersibilele. Pe apă nu se vedeau nici pete de ulei, nici epave. Se considera că submarinele care au atacat *Tirpitz*-ul au fost în număr de trei. Unul s-a cufundat aproape de coca babord prova. Altul, în apropiere de ținta plutitoare. În sfîrșit, o altă mică ambarcațiune apărută la babord, aproape de țarm — la 800 m de *Tirpitz* — pe la orele 10,45, fiind prinsă sub focul tunurilor de 37 și 105, s-a scufundat. Prova sa a fost văzută

ridicându-se, pentru a dispărea într-o efervescentă de spumă. Și în locul acela¹⁶ au fost lansate grenade împotriva submarinelor.

Orele 2 după-amiază.

Pe bordul *Tirpitz*-ului nu se pierde timpul. Comandantul Meyer ordonă să fie rapid montate la loc piesele de artilerie antiaeriană, întrucît el socoate că un atac aerian avea să sprijine și să încheie tentativa submarinelor engleze. Oamenii se ocupă mai întîi să pună totul în ordine, să facă curățenie, pentru a se putea evalua pagubele. Toată vesela a fost spartă; pereții smulși, geamurile crăpate.

Comandantul Meyer a hotărît să nu-i vadă pe englezi. La ce bun! nu e de competența lui să-i interogheze. Și iată că i se telefonează că a fost făcut și un al șaselea prizonier! Provine de pe submarinul scufundat în apropierea țintei, în afara plaselor. Omul, extenuat, are un aparat de scufundare.

— E în regulă. Nu va vorbi mai mult decît ceilalți. Inutil să fie interogată.

Era sublocotenentul Bob Aitken de pe *X-7*. Cînd a apărut în fața lui Place, Cameron, Lorimer, Kendall și Goddard, aceștia se uitară la el ca la un strigoi. Place mai ales. Ce s-a întîmplat cu Whitley și Whittam? Nu se-ncumeta să-l întrebe.

— Tu ești, Bob?

— Da, eu sînt. Lăsați-mă să beau cafeaua asta și rachiul... Lăsați-mă.

Aitken avea privirea rătăcită, ca a unui om care a văzut moartea cu ochii, care este încă zdruncinat, mai mult moralmente decît fizic.

L-au lăsat să mănînce, să bea și să doarmă pe săturate. Cît despre ei, încercau un fel de euforie, aceea de a fi încă în viață, aceea de a fi reușit, dacă nu să-l distrugă, cel puțin să-l avarieze serios pe giganticul cuirasat, pe care îl întrezăriseră, la bordul căruia se aflau. Apelurile, înjurăturile pe care le auzeau spuneau multe...

Abia seara Aitken povesti:

¹⁶ Acesta a fost *X-5* (căpitan Henty-Creer R.N.V.R.), cel care fusese zărit pentru ultima oară în larg, în dreptul insulei Sorøy, la 21 septembrie, de către *X-7*. Nu se știe nimic despre deplasările lui și nici un membru al echipajului n-a fost salvat (din raportul final al „Operației Source”, 26 iulie 1945 — contraamiral G.E. Creasy, amiralul comandant al submarinelor).

„Ne-am trezit pe fundul fiordului. Tambuchiul lui *W. and D.*, nu știu cum, dar, din fericire, s-a reînchis. Bill a luat imediat comanda. Au fost scoase aparatele D.S.E.A.¹⁷ și puse la îndemână. În calitate mea de scafandru le-am încercat pe Bill și pe Whittam. Eram toți trei foarte calmi. Să ne ridicăm la 40 m nu era prea mare lucru după antrenamentul făcut cu Chads¹⁸. În acest timp, valvele de scufundare fuseseră deschise. Hotărâsem să umplem submarinul cu apă, pentru a putea deschide ambele tambuchiuri deodată. Whitley urma să iasă prin cel de la provă, Whittam prin cel de la pupă. Apoi, eu, prin primul care avea să fie liber.

Cu apa până la glezne, am făcut o primă încercare. Când ne-am pus aparatele de salvare, a fost imposibil să atingem poziția de evacuare. Submarinul era prea strimt.

— Aitken, tu vei ieși primul prin *W. and D.*, a spus Whittam. Pe urmă ne vei ajuta și pe noi.

În timp ce discutam, apa creștea încet, foarte încet. Ne mai pierdusem din siguranța de la început; acum ne gândeam la aerul care se rarefiază, la momentul când apa ne va ajunge până la gură, până la ochi, peste ochi, peste frunte.

Apa, ajunsă până la genunchi, era ca de gheață. Am încercat să deschidem alte trei valve de scufundare, dar erau blocate, lipite, nu știu. Nu era nimic de făcut. Am așteptat așa... o jumătate de oră. Apa, mai bine zis gheața, ne ajungea până la coapse. Nu puteam face decât un singur lucru: să așteptăm... Instalația electrică a fost atinsă... siguranțele au sărit... Fumul... Gazul de la acumulatori... În sfârșit, știți voi... Începând din clipa aceea, a trebuit să folosim oxigenul din aparatele noastre individuale... Și era o beznă, noapte neagră, de nepătruns, la 40 m adâncime, un mormânt... Ceilalți doi stăteau lângă mine. După o oră apa ne ajungea la piept. O menghină de gheață. X-7 era aproape plin, am trecut în *W. and D.* și am împins tambuchiul pentru a deschide... Presiunea nu era încă echilibrată... Mai trebuia să așteptăm. Rezervorul meu de oxigen era gol sau aproape gol. Pipăind prin apă și întuneric, m-am înapoiat. Îl lăsasem pe Whitley sprijinit de periscop. Voiam să-i cer să mă ajute să ridic tambuchiul. Mina mea nu întilni decât vid, mai bine zis apă; am lovit cu piciorul un trup, Whitley alunecase.

¹⁷ Aparat de salvare individuală. — *Nota trad.*

¹⁸ Diminutiv de la Chadwick, un specialist în imersiuni, care l-a instruit și l-a antrenat pe mulți dintre acești voluntari.

M-am aplecat, i-am pus mina pe față, pe piept, pe rezervorul lui de oxigen... sacul era gol, dezumflat, complet dezumflat, cei doi cilindri de rezervă erau și ei goști. Whitley nu mai putea fi în viață și, chiar dacă ar fi fost, n-aș fi putut să-l ridic, să-l scot afară și să-l aduc la suprafață. Eu însumi simțeam că sînt gata să cad..., îmi golisem și eu rezervoarele... Am făcut cîțiva pași înapoi, spre Bill Whittam, cu greu, din cauza apei, a întinericului deplin. Am avut impresia că nu mai am oxigen decît pentru cîteva secunde... Am deschis iute cele două butelii mici de rezervă, ultimele, dar la această adîncime mi se părea că nu-mi ajută cu nimic. Eram la capătul puterilor. Fără să-mi dau seama, m-am tîrît pînă în sas și am împins tambuchiul... Pe urmă nu mai știu... Nu mai știu nimic. Probabil că am leșinat. Aerul rece, soarele, poate, m-au reanimat... Da, vedeam, în sfîrșit, cerul după ce am stat două ore și jumătate acolo înăuntru, în fundul apei. Germanii m-au pescuit... Acum să nu-mi mai vorbiți de asta, vă rog. Niciodată“.

Aitken, bărbatul înalt, bărbos, lat în spate, părea un copil gata să izbuenească în plîns.

— *Tirpitz* e avariat și scos din funcțiune pentru mai multe luni, poate pentru totdeauna, îi spuse Godfrey... Acum încearcă să dormi, mai dormi...

A doua zi cei șase prizonieri britanici părăseau bordul *Tirpitz*-ului. De la postul de comandă al navei, comandantul Meyer, căzut pe gînduri, privea cum se îndepărtează oamenii aceștia curajoși. La început au fost transferați la Tromsø, apoi, străbătînd toată Norvegia, au fost duși în Germania pentru a fi din nou interogați¹⁹.

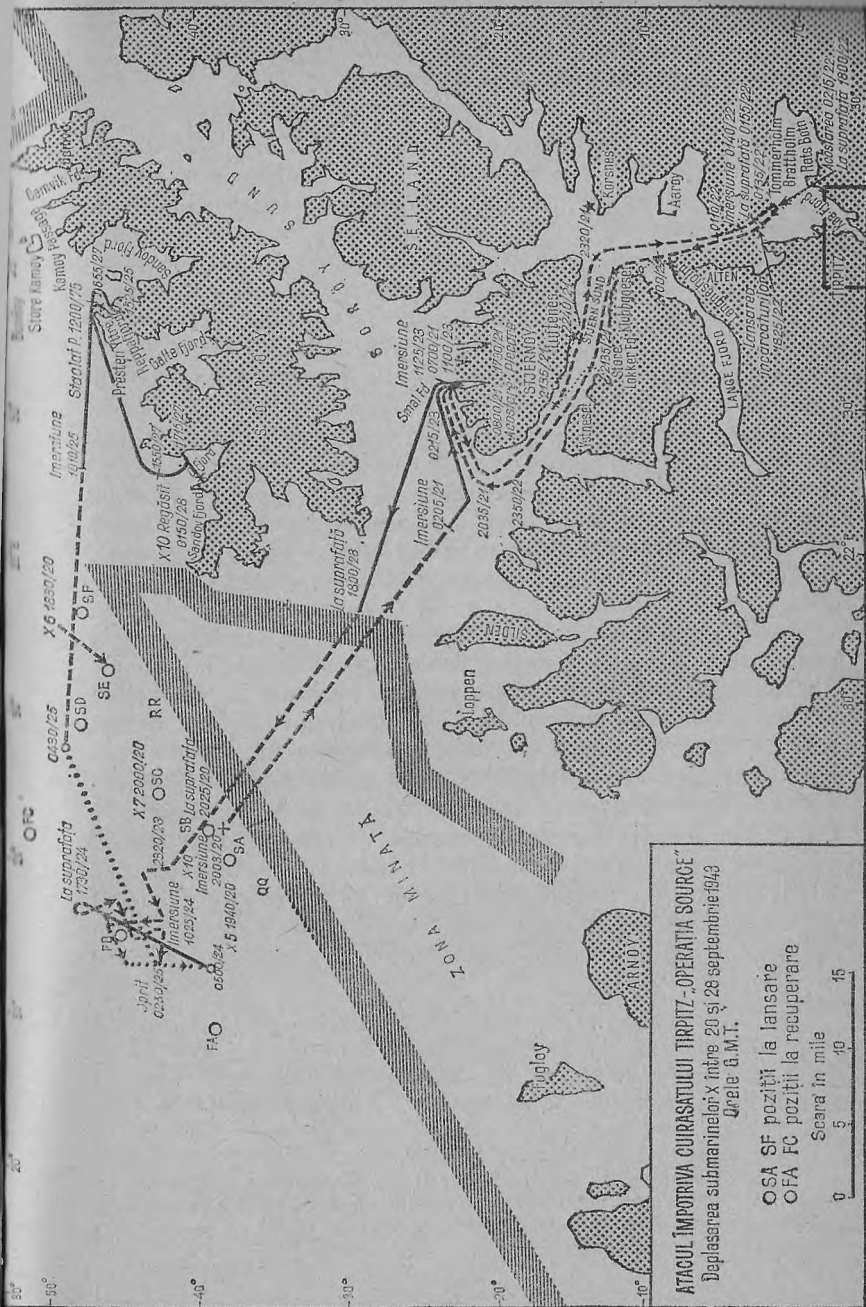
¹⁹La 28 noiembrie au fost trimiși în lagărul Marlag-Milag Nord. Acolo Kendall și Aitken s-au întîlnit cu Greenhold și Dove, care au luat parte, pe torpile ghidate, la o operație încununată de succes la Palermo. Cameron a rămas cu Place în aceeași baracă pînă la încetarea ostilităților. Don și-a salvat de naufragiu pipa, pe Bungey și caietul de note pe care îl dedicase Evei. Cum avea talent la desen și umor, a făcut caricaturile temnicerilor săi...

CAPITOLUL AL XVI-LEA

ÎNAPOI PESTE MARE

Marile submarine engleze navigau în zona care le-a fost desemnată de către contraamiralul Barry. Sperau că în raza de acțiune a uneia din torpilele lor va trece vreun mare cuirassat inamic, vreun crucișător gonit din fiordul atacat de micile submarine. Ieși doar *Lützow*, și *Sceptre* ar fi putut să-l scufunde dacă, spre nenorocul lui, curenții nu l-ar fi deviat din drum. În ziua de 22 septembrie, orele 12,03, McIntosh se găsea la 15 mile de punctul în care ar fi trebuit să se afle. În momentul acela Amiralitatea îi ordonă să se deplaseze spre sud, pentru a ocupa poziția 64°44' latitudine nordică, 17°43' longitudine estică. Or, când el a ajuns în punctul indicat, *Lützow*, escortat de 5 distrugătoare, trecuse deja cu o viteză de 15 noduri.

La 22 septembrie, la orele 8,13, *Stubborn*, împins și el de curenți, întreprinse o scurtă, dar periculoasă incursiune în zona minată. Avînd coasta mereu în obiectiv, Duff naviga în imersiune ziua, pentru a ieși la suprafață noaptea. Marea era pustie. Din cînd în cînd, foarte sus, pe cerul plumburiu, trecea cîte un avion. În noaptea de 23 spre 24, sublocotenentul Philip, refăcut după dificila traversare realizată pe *X-7*, se afla alături de Duff, cînd postul de ascultare de pe *Stubborn*



ATAUL IMPOTRIVA CURSATULUI TIRPITZ "OPERATIA SOURCE"

Deplasarea submarinelor X între 20 și 28 septembrie 1943

Orale G.M.T.

OSA SF poziții la lansare
OFA FC poziții la recuperare

Scara în mile

0 5 10 15

Dupa cartile Americanele Britanice

semnală numeroase emisiuni radiofonice germane. Au dedus că inamicul nu ştia de prezenţa lor.

Atacul împotriva *Tirpitz*-ului avusese loc. Ofiţerii şi echipajele submarinelor mari începură să se intereseze despre rezultatele posibile; se gindeau şi la momentul apropiat în care vor recupera micile ambarcaţiuni. Din cele cinci, câte vor mai reveni?¹

Le aşteptau patru submarine. Patrulind pe o distanţă de 15 mile, *Thrasher* acoperea cele două sectoare occidentale (FAA şi FBB), *Truculent* sectorul FDD şi sectorul FEE la vest de 22° longitudine estică, *Syrtis* sectorul FEE la est de longitudinea 22° şi sectorul FFF. *Stubborn* continua patrularea în zona FCC².

Place, Cameron, Henty-Creer şi Hudspeth primiseră ordinul de a reîntîlni submarinele în zonele respective. Dacă acest lucru nu era posibil, urmau să se deplaseze într-unul din micile golfuri de pe coasta de nord a insulei Soröy, care trebuia cercetată de către submarine, în ultimă instanţă, în nopţile de 27 spre 28 şi 28 spre 29.

La 26 septembrie, orele 22,30, submarinele avură primele ştiri despre atac. Un mesaj al lui sir Claud spunea: „Reiese din radioemisiunile germane că submarinele X au reuşit să atace unitatea principală. Deşi pretind că atacul a fost respins şi că s-au luat prizonieri, mesajele nu dau nici un detaliu asupra rezultatelor, ceea ce poate fi semnificativ“.

Deci, atacul a avut loc. Se vorbeşte de prizonieri... Cine? Fiecare din marile submarine se ataşase de vasul X pe care-l remorcasse şi fiecare de la bord era nerăbdător să-l vadă reapărînd cu echipajul teafăr şi nevătămat.

Vremea s-a înrăutăţit. Averse de grindină sfîrteceau marea cenuşie, agitată de hulă; vizibilitatea era redusă, pe bord îngrijorarea creştea.

La 27 septembrie, orele 18,35, *Syrtis* a ieşit la suprafaţă între insula Bondoy şi insula Store Kamoy. La orele 21,49 l-a văzut şi l-a semnalat de departe pe *Truculent*, care, la rîndul lui, se apropia de uscat. Apoi *Syrtis* pătrunse în fior-

¹ Nu ştiau încă de pierderea lui X-9.

² La 25 septembrie submarinelor li s-a transmis o modificare în repartiţia sectoarelor; dacă în ziua de 27 nu se stabilea nici un contact, *Syrtis* urma să acopere sectorul FFF, *Truculent* FEE, *Stubborn* FDD (vezi hărţile de la p. 229 şi 281).

dul Finn. Nevăzînd nimic, ieși în larg pentru a reveni în același fiord în noaptea următoare.

Pierzînd orice speranță de a regăsi un submarin, Duff hotărî la 29 septembrie, orele 2,15, să se înapoieze la bază.

Truculent patrula și el ceva mai la sud, în fața Capului Staalet. Vremea era foarte proastă, vizibilitatea aproape nulă. La 28 septembrie, orele 20,30, Alexander înțelese, la rîndul lui, cu părere de rău, că trebuie să-și abandoneze cercetările. Sperase mereu că norocul îi va aduce în față pe Cameron și *Piker*-ul său. Robbie îi dădu lui *Truculent* direcția Scoția.

La 28 septembrie, 55 de minute după miezul nopții, în timp ce se găsea la jumătate de milă de intrarea în fiordul O, *Stubborn* stabili contactul cu *X-10*.

Era ultima noastră șansă, scria Philip în jurnalul său personal, și, sincer vorbind, nu credeam că cineva mai putea spera ceva. Totuși, pe la miezul nopții, ofițerul de cart a observat deodată semnale luminoase venind dinspre uscat. Erau cele ale unui submarin X. Cîteva minute mai tîrziu eram în fața lui *X-10*; cei de la bordul lui erau foarte fericiti să ne vadă. Erau gata să se resemneze și să încerce a doua zi să ajungă în Uniunea Sovietică (*Murmansk*). Cînd *X-10* s-a apropiat de bord, i-am trecut pentru remorcaj un cablu dublu³. Am încercat să facem o transbordare, dar era o hală puternică care-l împingea în chip periculos pe *X-10* către *Stubborn*. Inginerul-mecanic era neliniștit din cauza rezervoarelor de păcură. A trece de pe *X-10* pe *Stubborn* era dificil, dar posibil. Un om lansă, puțin la noroc, o parîmă grea, o legă de tunul antiaerian și sări. A ajunge de pe *Stubborn* pe *X-10* era o altă poveste; aveai 50% șanse să cazi între cele două vase și să-ți rupi picioarele. Sublocotenentul Geoffrey Harding, un bun cufundător, trecuse primul pe *Stubborn* și așteptam un moment favorabil pentru a-i lua locul (deși nu o făceam din toată inima), cînd Duff hotărî: a) s-a luminat prea tare pentru a mai zăbovi pe aici multă vreme; b) sîntem repede deviați spre țarm. Vom naviga deci împreună cu *X-10* și echipajul său de operații pe bord pînă ieșim în largul mării, unde intrăm în imersiune. Eram dezolat că trebuia să-i condamn pentru încă douăzeci și patru de ore, dar ce altceva puteam să fac?

³ *Stubborn* nu mai avea de mult parîme pentru remorcaj care să poată fi folosite.

28 septembrie

În noaptea aceasta mă simt un și mai mare căldu. Dar vremea este mult prea rea pentru a putea efectua transbordarea.

29 septembrie, orele 20,15.

X-10 este adus la suprafață prin trei semnale și ne îmbrăcăm gata să trecem pe el cu o barcă pneumatică.

Radarul semnalează „contact la 9 000 de iarzi”. Luăm repede măsuri pentru orice eventualitate. În același moment, o lumină puternică albă strălucește la tribord — ca și cum ar mătura marea. Executăm cufundarea rapidă, sperînd că X-10 va proceda la fel.

Orele 21

Din nou la suprafață. — Nu știm ce s-a putut petrece, pentru că hidrolocatorul n-a înregistrat nimic; poate un avion a zburat foarte jos, după ce ne-a reperat prin radar. Constat că X-10 a rămas în tot acest timp la suprafață, fără să semnaleze ceva anormal. Au crezut că lumina provenea de la noi.

Orele 21,10.

Barca pneumatică este condusă de noi. Vreme perfectă. Hulă ușoară, mare liniștită. Vizibilitate bună. Cu lumina nordică chiar prea bună. Ne-am plasat alături de X-10 de la prima tentativă, chiar fără să folosim o parimă grea. Oamenii din echipaj par foarte obosiți. Înfățișarea lor este înspăimîntătoare chiar și la această lumină. Trebuie să fie foarte fericiți că ne văd.

Așadar, Philip, Magennis și Luck îi înlocuiește pe Hudspeth, Enzer și Tilley. Înainte de a părăsi vasul minuscul, după 10 zile și 10 nopți petrecute pe bord, Hudspeth îi spuse lui Philip: „O să aveți necazuri, majoritatea aparatelor nu funcționează”. După plecarea lor, Philip constată că aprecierea nici nu se compara cu realitatea, probabil pentru că ei se învățaseră cu aceste defecte. „Totul pare a se ține cu sfoară și gumă de mestecat”, notează Philip.

Girocompasul, periscopul, pompa lui W. and D. erau inutilizabile. Compasul magnetic și instalațiile de lumină funcționau alandala.

Hudspeth și oamenii lui nu părăsiseră X-10 decît de o jumătate de oră, cînd s-a întepenit pompa W.C.-ului.

— Va trebui să folosim gălețile timp de 5 zile, spuse Philip. Acum e momentul să fim constipați...

Apoi își reluară navigația cu toată rutina ei... suprafață... imersiune... suprafață... imersiune...

În acest timp, Hudspeth și camarazii lui, după ce s-au spălat, s-au ras și au luat o masă substanțială în careul lui *Stubborn*, au dormit neîntreruși 10 ore. Hudspeth în cușeta lui Duff, iar Enzer, Harding și Tilley chiar în careu, transformat în dormitor; ar fi putut să doarmă și pe puntea lui *Stubborn*!

Abia în ziua de 30 septembrie Hudspeth îi explică lui Duff, cu ajutorul notelor, ce se întâmplase.

— La 22 septembrie, orele 2,15, mă aflu la o adâncime de aproape 60 m, în apropierea insulei Tammerholm, exact la 4,5 mile de intrarea în fiordul Kaa, foarte aproape de *Tirpitz*; or, în cursul traversării strimtorilor am îndurat toate neplăcerile posibile și imaginabile, compasul, periscopul, nimic nu funcționa. Știam că atacul este iminent. Îmi trebuia timp ca să repar toate acestea și nu-l mai aveam.

La orele 8,30 am auzit două explozii foarte puternice. Era aproximativ ora stabilită pentru atac și mă gîndeam că au explodat minele noastre. Nu era decît o supoziție. În tot cursul dimineții s-au succedat, la intervale neregulate, detonături, mult mai puțin puternice, asemănătoare zgomotului exploziei unor grenade submarine.

Ziua de 22 a trecut cu repararea avariilor submarinului. Făceam probe, dar de fiecare dată fără nici un rezultat. Eram exasperați...

În cursul serii mi-am dat seama: atacul a avut loc, în această privință nu era nici o îndoială, dovadă exploziile auzite. Fără periscop, fără compas, eram incapabil de luptă. Mi-aș fi expus echipajul zadarnic.

Hudspeth își întrerupse relatarea. Pe moment fusese convins că acționase just, acum se întreba dacă n-ar fi trebuit totuși să se lanseze cu *X-10* la atac.

— Ați procedat bine. În locul vostru aș fi acționat la fel, îi spuse Duff.

— Am hotărît deci să mă întorc. Ieșind la suprafață, m-am îndreptat spre nord. Erau orele 18,25 cînd, avînd sub mine fund adînc, mi-am lansat acolo cele două încărcături devenite inutile, după ce în prealabil le-am asigurat. Speram să am norocul să întîlnesc un submarin *X* în cursa lui de înapoiere, pe Cameron, Place sau Henty-Creer... Puteam tot așa de bine să mă trezesc față în față cu un distrugător inamic, plecat — după atac — la vînaătoare. Vizibilitatea era aproape nulă din cauza rafalelor de zăpadă. M-am anga-

fat în strimtoarea Stjern. Cînd am ieșit era aproape miezul nopții. Mă aflam în fața zonei minate. Am evitat-o punînd cap compas nord, direcția fiordul Smal.

În ziua de 23, la orele 2,15, am intrat în fiord, navigînd sub o ninsoare abundentă din ce în ce mai deasă. Coasta era pustie, nu exista nici cel mai mic bordei. Nimic. Am fost atît de aproape de țărm, încît am putut arunca o ancoră cu gheare, fixîndu-mă de o stîncă. Totul era înălbit de zăpadă, oamenii mei erau la capătul puterilor, totodată puțin iritați și triști. Am pus un om de veghe în *W. and D.*-ul deschis. Ceilalți s-au culcat. Apoi se luminează de ziuă și începu dimineața. Ne-am apucat din nou de treabă, fără mare convingere. Adeseori priveam în larg, sperînd să vedem venînd pe unul din voi. Îmi era de asemenea teamă de germani, care ar fi putut să aibă un post de observație pe uscat. Reușisem să înlocuiască lumina compasului magnetic. La orele 11, cu periscopul fixat în poziția ridicat, *X-10* părăsi fiordul. Pînă pe la orele 18 am navigat în imersiune.

— Și cîmpurile de mine?

— Tocmai, m-am gîndit la ele și am ieșit la suprafață, în zona lor am navigat cu maximum de viteză. Era mai bine să o părăsesc repede. Speram să întîlnesc un submarin patrulînd în zona FB, unde mă aflam spre orele 23. Nimic. Întreaga zi de 24 am navigat în același fel, pe viscol. N-am văzut pe nimeni, nimic în tot timpul zilei... Nu îndrăzneam să număr orele petrecute în submarinul nostru după ce ați desfăcut remorca. În ziua de 25, la orele 4,30, lipsit în continuare de orice fel de legătură, m-am îndreptat spre fiordul Sandøy, la nord de Sorøy. În zona aceea s-ar fi putut să ne caute un submarin. Eram la capătul puterilor și îmi era frică să nu cedez. Pe de altă parte îmi spuneam: „Încă o oră poate... și aici, în fața mea, se va afla un submarin...” Dar nimic. În după-amiaza zilei de 25 am ajuns în fața plajei de la fiordul Ytre-Reppa. Am aruncat o ancoră cu gheare. Golfulețul era pustiu, ne-am odihnit. Am gătit chiar și puțină mîncare. Am rămas acolo pînă în dimineața zilei de 27 septembrie, sperînd în continuare să vedem venînd pe unul din ai noștri. În cele din urmă am luat o hotărîre pe care am împărtășit-o lui Enzer și Tilley: să atingem ultimul punct de întîlnire: Fiordul O, unde să adăstăm cîteva ore, după care să plecăm spre Uniunea Sovietică. N-aveam altă soluție. Am atins fiordul O către orele 16. Nimeni... eram destul de descurajați. Abia în cursul nopții am putut capta semnalele voastre optice.

— Acum toate s-au terminat, Hudspeth. Trebuie să vă odihniți. Nu vă mai gândiți la nimic. *X-10* cu micul Philip este în mâini bune. O să-l aducem înapoi în Anglia.

În seara de 30 septembrie, Hudspeth se culcă devreme și adormi.

Un strigăt îl trezi brusc: „A scăpat remorca“.

X-10 era nava lui. Strigătul acesta îl duru. Hudspeth își trase pantalonii și se urcă în postul de comandă. Duff era acolo, nici el nu apucase să doarmă. La lumina lămpilor albastre și la cea care venea de la postul central, Hudspeth reuși să vadă fața suptă, genele lipite de sarea mării, ochii înroșiți ai comandantului lui *Stubborn*. Enzer, Harding și Tilley urcaseră înaintea lui. Veniseră, părăsindu-și și ei cușetele, la strigătul de alarmă, la fel cum ar fi procedat auzind semnalul „om la apă“. Văzându-i acolo, Hudspeth resimți o profundă satisfacție. Privi hula, noaptea...

— A scăpat remorca, spuse el în cele din urmă, dar l-am observat pe *X-10*. Iese acum la suprafață... Acolo la babord... Philip este pe punte.

Ruperea legăturii se produsese la miezul nopții. După o oră și treizeci de minute, barca pneumatică a lui *Stubborn*, condusă de Enzer, îl aborda pe *X-10*, pe o hulă puternică. Pe punte Philip se ținea din răspuțeri ca să nu fie aruncat în mare. Furtuna era atât de violentă, încît nu putură trece nici o parîmă. Asieta lui *X-10* atingea pînă la 45°! Lămpile se stingeau.

La orele 2,45, Enzer, în barcă, aruncat, azvîrlit, căzînd mereu în golul dintre valurile unei mări înghețate, se învîrtea în jurul lui *X-10*, încercînd în zadar să-i treacă un sapan. Philip, înghețat, amortit de frig, nu-și mai simțea degetele. Cu o mină se ținea de fierul ruginit, cu cealaltă încerca să apuce parîma... Avea impresia că frigul intens îi sudase degetele de metal.

— E ceva în neregulă cu elicea, semnală *Stubborn*.

De fapt, remorca, deviată de valuri și curenți, se prinsese în elicea lui *Stubborn*.

Philip coborî în interiorul lui *X-10* pentru a se încălzi puțin. La privirile interrogative pe care i le aruncară Magen-
nis și Luck, răspunse cu o grimasă.

În acest răstimp, Enzer, înapoiat pe submarinul mare, aștepta ca o echipă să degajeze elicea. Treaba dură o jumătate de oră. Venise momentul să încerce din nou să fixeze remorca; de data aceasta nu mai era o parîmă grea de cîneapă,

ci un cablu de ridicare a periscopului pe care Duff l-a scos din rezervele sale.

Philip se urcă din nou pe puntea lui *X-10* în timp ce *Stubborn* se apropia încet. Operație periculoasă. În cazul unei ciocniri, riscau să-și provoace reciproc avarii. Philip urmărea cu neliniște balansarea neregulată a marelui submarin care se apropia și se depărta, cu Enzer pe punte, gata să sară pe *X-10*. Toate acestea în mijlocul stropilor pe care furtuna îi smulgea din valuri, pe un vînt puternic și în frig. Deodată cocile se apropiară atît de mult una de alta încît Philip crezu că *X-10* se va sfărîma de tabla tancului de balast de pe *Stubborn*. Enzer sări... și căzu în mare. Era cît p-aci să fie zdrobit, cînd *X-10* fu împins în larg. Philip îl pescui din apă. Leoarcă, nesimțind nici frigul și nici umezeala, Enzer nu se gîndea decît la remorcă, pe care în cele din urmă reuși să o treacă și să o fixeze.

La orele 4 dimineața, *X-10* era din nou remorcat de *Stubborn* și Magennis se apucă să repare circuitul electric. Remorca improvizată era într-o stare proastă, în fiecare clipă Philip se aștepta să o audă trosnind, să-și simtă vasul intrînd în derivă.

Ziua de 1 octombrie s-a scurs fără să se întîmple nimic deosebit. Philip găsea că *Stubborn* merge prea repede.

La orele 21,15, *Stubborn* emise semnale luminoase pe care Philip n-a putut să le înțeleagă, periscopul lui fiind complet orb. A rămîne pe punte era prea periculos din cauza vitezei mari. Semnalele au fost reperate la orele 22,50. Philip notă o singură literă, „D“.

Ziua de 2 octombrie a fost folosită în cea mai mare parte pentru reparații care, în lipsa materialelor, au căpătat aspectul unei cîrpăceli. Racordul tambuchiului, executat din cauciuc, se desfăcu în timp ce submarinul se afla la o adîncime de 50 de picioare și apa năvăli în vas. Philip abia avu timp să iasă la suprafață. În ciuda propunerii lui Duff, el și echipajul său refuzară să treacă pe bordul lui *Stubborn* și se puseră pe treabă, întrebuintînd chit, lemn și fundul unei lămpi Oldham... Fără să creadă prea mult în soliditatea unei asemenea cîrpăceli, se cufundă la 100 de picioare. Lucrurile meraseră însă bine și Philip fu de-a dreptul mîndru de această reparație improvizată.

Marea era acum temperată. Hulă slabă — *Not very comfortable*⁴ — consemnă Philip. Erau încă departe de Shet-

⁴ Nu tocmai confortabilă. — *Nota trad.*

land, de Lerwick, punctul cel mai apropiat, și începură să se întrebe dacă îl vor putea salva pe *X-10*. Or, Hudspeth și Philip voiau să-l vadă pe *X-10* intrînd într-un port britanic, să fie reparat și să plece într-o nouă misiune.

În cursul dimineții de 3 octombrie simțiră balansul din plin, chiar și în imersiune. La orele 12,30 remorca se rupse din nou și *X-10* ieși la suprafață. Philip nu-l văzu pe *Stubborn*. Marea era pustie, agitată, de gheață. Rafale de ploaie, perdele cenușii mișcătoare brăzdau cerul.

După un sfert de oră apăru, în sfîrșit, și *Stubborn*, reliefindu-se detașat pe suprafața mării. Pe bordul lui *Stubborn* nu se mai găsea nici măcar un capăt de cablu sau de parimă care să poată fi folosit pentru remorcaj. Pentru a întări cablul periscopului, el a fost matisat. Cablul avea aproximativ 100 m, o jumătate rămăsese fixată pe *X-10*, restul pe *Stubborn*. Pe bordul celor două submarine oamenii erau extenuați și cablul era atît de greu de tras afară din apă, încît era necesară o voință puțin obișnuită pentru a nu abandona. Ce ușor ar fi fost pentru Philip și echipajul său să treacă pe *Stubborn* după ce l-ar fi sabordat pe *X-10*! Nu o făcură, și nici prin cap nu le trecea să o facă.

O dată mai mult *X-10* veni lingă *Stubborn* foarte, foarte aproape, ca și cum s-ar fi lipit de el. Era singura modalitate să treacă remorca. Dar vai, nenorocire! În cursul numeroaselor manevre, cablul se înfășură încă o dată pe elicea lui *Stubborn*.

N-ar fi fost atît de grav dacă echipajul nu s-ar fi aflat la limita epuizării. Oamenii acționau mecanic... Philip continua să stea în picioare la prova lui *X-10*, ținîndu-se de verigă pentru a nu fi precipitat în mare. Deodată văzu deasupra lui o masă cenușie. Fără să fi observat, *X-10* se plasase sub prova lui *Stubborn*. Printr-o mișcare de cufundare, micul submarin fu împins în jos, sub prova celui mare. Philip, care nu dăduse drumul verigii de care se ținea, se trezi în apă. Din fericire, tambuchiul era închis și *X-10*, degajat de un alt val, reveni la suprafață cîțiva metri mai departe, fără ca sud-africanul să fi dat drumul inelului.

— Cîrma nu mai execută manevrele, strigă deodată Magennis.

Philip înjură. Asta mai lipsea ! Submarinul nu va mai fi curînd decît o epavă remorcată. Cobori și încerează să pună în funcțiune aparatele de imersiune, de direcție. Totul era blocat. Philip înjură din nou... Era greșeala lui. Se apropia-

seră prea mult de *Stubborn*, și cîrmele fragile ale submarinului *X-10* se loviseră de cocă. Dintr-o dată, în timp ce tambuchiul era deschis, *X-10* se cufundă, și Philip se trezi cu apa pînă la subsuori. În ultimul moment își salvă vasul. Văzînd ce se întîmplase, Hudspeth și Enzer săriră în barcă. Îi ajutară să apuce cablul de remorcare.

— Dacă hidroplanele⁵ nu mai funcționează, este mai bine să treceti pe *Stubborn*, sugeră Hudspeth. Nu mai puteți intra în imersiune.

— În regulă. Magennis, Luck, nu mai sînteți în stare să rezistați. Ordon să părăsiți *X-10*, comandă Philip.

Magennis și Luck se supuseră cu o plăcere pe care numai epuizarea îi împiedica să o manifeste. Se înapoiară cu barca, în timp ce Hudspeth și Enzer rămaseră cu Philip.

Hudspeth găsi o soluție prin care reuși să manevreze cîrmele⁶. După cîteva eforturi, ele cedară. Epava redeveni un submarin.

— Să rămînem toți trei, propuse Hudspeth. Îl vom aduce pe *X-10* înapoi în Anglia.

— De acord, răspunse concis Philip.

— C...! strigă în clipa aceea Enzer.

Cuvîntul nu a fost spus la întîmplare; Hula răsturnase o găleată așezată în *W. and D.*, și în cei cîteva metri cubi în care oamenii trăiau de 22 de zile se răspîndi o duhoare oribilă. Căpitanul Hudspeth se apucă să curețe locul.

— Mai curat decît atît nu se poate face, spuse el după cîtva timp. Lăsați tambuchiul deschis. Dacă o să intre ceva apă de mare, cu atît mai bine, sau cu atît mai rău!

Cablul de remorcare se rupsesese la orele 12,30; la orele 17,45 era din nou fixat.

Philip debranșă bateria pe care încercase să o încarce. Un fum acru se răspîndi în submarin. Apoi lumina fu cea care cedă. Hotărit, nimic nu mai funcționa pe *X-10*.

— Philip, semnaleză lui *Stubborn* că trebuie să reparăm circuitul electric înainte de a ne continua drumul, spuse Hudspeth.

Timpul trecea...

În cele din urmă, la orele 19,15, *Stubborn* lansă un semnal. Tocmai atunci Philip era de veghe la periscop.

— „D“, spuse el, *Dive*, ne cufundăm.

⁵ Este vorba de cîrmele de imersiune.

⁶ De fapt, hidroplanele (cîrme de imersiune) fuseseră deteriorate de un cablu care le lovise.

Coborîră la 40 m.

În realitate, Philip nu era foarte sigur că a văzut prin periscopul turbure litera D... El a executat. Nici nu s-au scurs cinci minute, și trei explozii submarine s-au repercutat prin apă.

Philip și Enzer se priviră. Avură același gând.

— Ordin de a ieși imediat la suprafață. Ce se mai întîmplă?

Hudspeth manevră; de îndată ce X-10 ieși, deschise tambuchiul și privi către *Stubborn*, care era la suprafață. De fapt semnalul pe care Philip l-a luat drept „cufundați-vă” însemna cu totul altceva.

În biroul său de la Amiralitate, sir Claud Barry aștepta știrile cu o nerăbdare reținută. Știa foarte bine, deși spera contrarul, că „Operația Source” se va solda cu pierderea de vieți omenești. Cîte vase vor reveni din expediție? Din cele 6 pe care le salutase la plecarea lor de pe micul dig de la Loch Cairnbawn, 5 dispăruseră: X-9 s-a scufundat fără urmă, X-8 s-a sabordat, ambele în cursul traversării spre obiectiv. X-5, X-6, X-7 au fost nevoite să se scufunde în fiordul Kaa în cursul atacului împotriva *Tirpitz*-ului, echipajele lor au fost omorîte sau capturate. Rămînea X-10!

„Am făcut prizonieri”, a comunicat radioul german, fără să dea alte precizări. Cine? Cameron, Lorimer, Kendall, Henty-Creer, Whittam, Aitken? Sir Claud îi cunoștea pe toți acești oameni, cu micile lor defecte și imensele lor calități. Tehnicienii curajoși, dîrzi, antrenați pentru a face față la toate, tenace...

Sir Claud se gîndea de pe acum la recompense: Victoria Cross, cea mai înaltă decorație engleză, comandanților care au reușit să plaseze minele sub *Tirpitz*, D.S.O. pentru ceilalți?

Acum, contraamiralul, comandant al submarinelor, era nerăbdător să cunoască avariile provocate *Tirpitz*-ului. Din păcate, n-a fost scufundat. Germanii au lăsat să se înțeleagă acest lucru, dar a fost avariat pentru multe luni, poate pînă la sfîrșitul ostilităților. „Animalul acesta trebuie distrus”,

⁷ Căpitanii Godfrey Place și Donald Cameron primiră Victoria Cross din minile regelui George al VI-lea, la 23 februarie 1945, în palatul Buckingham, în prezența soțiilor lor Althea Place și Eva Cameron. „Place, ne-a spus unul din camarazii lui, era impecabil în uniforma nr. 1. Ca de obicei, împrumutase totul. În afară de cămașă și ciorapi”. Năi nu vedem, binîntîles, în aceste cuvinte decît expresia unui umor tipic englezesc.

spusese Winston Churchill... Avioanele de recunoaștere plecate din Uniunea Sovietică nu vor întârzia să-l informeze pe amiral. Mai târziu, prin cei ce se vor fi salvat, prin știrile pe care le vor transmite norvegienii, în sfârșit va afla...

La 3 octombrie, către orele 17, lui sir Claud Barry i se comunicară previziunile meteorologice: „Furtună prevăzută pentru regiunea 66° latitudine nordică, 4° longitudine estică — viteza vântului 8^s din direcția sud-vest.

Sir Barry n-avea nevoie să privească harta. Vremea proastă avea să se înrăutățească și mai mult în regiunea unde se afla *Stubborn*, care remorca un *X-10* avariat, incapabil să navigheze prin propriile sale mijloace. Mai avea de parcurs 400 de mile. A întârzia multă vreme însemna a condamna la moarte sigură 3 sau 4 oameni în plus, marinari care aveau să se cramponeze de vasul lor, numai ca să-l readucă în port. Aceasta în nici un caz nu trebuia să se întâmple.

Luarea hotărârii de a-l saborda pe *X-10* și de a da ordinul categoric îi revenea lui sir Claud Barry personal.

El redactă un mesaj:

— *Către Stubborn. Sabordați X-10 dacă credeți de cuviință!*“

Amiralul a adăugat „dacă credeți de cuviință“ în ultimul moment, pentru că nu voia să-i răpească lui Duff, în care avea o încredere deplină, întreaga inițiativă.

Conform vechii tradiții navale engleze, hotărârile, altele decît cele strategice, nu se iau de pe uscat, de departe, ci de la postul de comandă.

Duff primi mesajul la orele 19,15. El transmise imediat un ordin ferm lui *X-10* de a ieși la suprafață. Acesta a fost semnalul pe care Philip l-a interpretat greșit.

La orele 20,30, *X-10* era sabordat de Hudspeth și Enzer, rămași ultimii pe bord. El se scufundă în poziția 66°13' latitudine nordică, 4°02' longitudine estică.

Stubborn atinse Lerwick la 5 octombrie la orele 13,30. Hudspeth și Philip își înaintară și ei imediat rapoartele.

Thrasher, *Truculent* și *Syrtis* s-au înapoiat între 2 și 5 octombrie.

În ceea ce privește submarinele *Sceptre* și *Seanymph*, ele au rămas să patruleze în largul lui Andøy.

Sir Claud considera că recuperarea unui singur vas de tipul *X*, după atac, a fost pentru comandantul lui *Stubborn* o frumoasă ispravă marinărească.

* 35—40 de mile, respectiv 54—64 km pe oră.

„Pierderea lui *X-10*, după tot ceea ce a întreprins și toate eforturile depuse pentru a-l readuce în bună stare, este totuși regretată“, avea să scrie sir Claud Barry în raportul său înaintat primului lord al Amiralității la 8 noiembrie 1943. Și conchidea: „Nu pot să-mi exprim în suficientă măsură admirația pentru cei trei comandanți: căpitanii H. Henty-Creer, D. Cameron și G. Place și pentru echipajele lui *K-5*, *X-6* și *X-7*, care au îndeplinit ordinul de atac și nu s-au mai putut întoarce. Deplin conștienți de pericolele pe care se duceau să le înfrunte, aceste curajoase echipaje au pătruns în zona de staționare a flotei, puternic apărată. Acolo, cu curaj, sînge rece și hotărîre și în ciuda tuturor aparatelor moderne pe care ingeniozitatea le-a inventat, adunate pentru detectarea și distrugerea lor, ei au îndeplinit integral atacul și unii au reușit să pătrundă înăuntrul plasei de apărare împotriva torpilelor care înconjură *Tirpitz*-ul. Fără îndoială, ceea ce au săvîrșit acești oameni îndrăzneți a fost un act de curaj și de spirit întreprinzător de cea mai înaltă clasă, manifestat în prezența imediată a inamicului; atacul lor temerar va intra, fără îndoială, în istorie ca unul din actele cele mai curajoase ale tuturor timpurilor“.

În acest timp, fiordul înghețat își reluase seninătatea nordică. Într-adevăr, remorcherele erau ceva mai active, vedetele îi brăzdau apele liniștite, dar, văzînd *Tirpitz*-ul de departe, nu puteai crede că monstrul e într-o stare atît de jalnică. Comandantul Meyer primea rapoartele, consemnînd avariile. Acestea confirmau impresia pe care a avut-o în momentul exploziei: situația era gravă. Se consolă spunîndu-și că, oricum, cuirasatul ar fi trebuit să se întoarcă în Germania pentru o revizie generală și că ar fi fost astfel indisponibil luni de zile.

Pentru a fi reparat mulțumitor era necesar ca *Tirpitz* să intre într-un port german. Primejdioasă operație navigația lentă la remorcă...

Meyer întocmi lista reparațiilor. Era lungă. Pe lângă ele, comandantul mai socotea 1 mort, circa 40 de răniți⁹, printre care primul său locțiitor, ușor rănit (o comotie).

⁹ Raportul contraamiralului Barry spune: „Au fost peste 100 de morți și răniți din cauza tirului și panicii care se pare că a domnit — un timp scurt — după accident“. Comandantul H. Meyer, astăzi amiral, contestă aceste cifre, ca și cuvîntul „panică“.

Ofițeri ai statului-major al amiralului Kummetz, veniți pe bord, au parcurs compartimentele de sub punte împreună cu comandantul Meyer, au examinat mașinile, s-au aplecat peste copastie ca și cum ar fi fost gata să apară încă un submarin englez, după care pe bastiment s-a reinstalat o aparență de rutină. A doua zi după atac s-a început, cu cabluri trase pe fundul mării și cu oameni-broaște, căutarea submarinelor scufundate.

X-6 fusese distrus de explozie.

Opt zile după atac, la 1 octombrie, X-7 a fost regăsit¹⁰ și ranfluat, dintr-un punct situat la 220 m de tribordul provei *Tirpitz*-ului, în afara plaselor de protecție. Remorcat, el a eșuat pe o plajă a fiordului Kaa. Etrava lipsea în întregime, fusese distrusă fie de tirul artileriei, fie de grenade. Epava a fost trimisă în Germania, acolo au studiat-o și i-au examinat detaliile în vederea construirii de submarine mici. Epava lui X-5 a fost regăsită la aproximativ o milă de *Tirpitz*, dar era prea deteriorată ca să mai fie ranfluată.

Germanii au cercetat submarinele în chip minuțios. După hirițile de bord și după hărți au putut reconstitui atacul. O busolă, o hartă a frontierei suedeze au permis să se deducă intenția de a fugi spre Suedia.

Între timp, din fiordul Kaa se transmiteau mesaje marelui-amiral Dönitz. El primi vestea imposibil, ca un șef care știe că a reproșa ceva nu ajută. Raportul lui către Hitler, întocmit la 24 septembrie, preciza că nava, chiar reparată, nu-și va redobîndi niciodată complet eficacitatea operațională.

Führerul, căruia amiralul îi propuse la început readucerea *Tirpitz*-ului în Germania, dat fiind că nici o macara plutitoare n-ar fi fost în stare să ridice cele două turele avariate, acceptă. Hotărîrea a fost ulterior revocată, amiralul Dönitz socotind că ar fi prea periculos să expună nava, în cursul călătoriei de înapoiere, lovirurilor aviației inamice. În fiordul Alta a fost trimisă neîntîrziat nava-atelier *Neu-mark*, ca și *Monte-Rosa*, fostul pachebot *New York* al societății de navigație „Hamburg-America“, spre a servi drept hotel plutitor pentru cîteva sute de specialiști și muncitori.

O macara cu o capacitate de 100 de tone fu îndreptată spre fiordul Alta. Fiind avariata în timpul traversării din cauza furtunii, ea făcu o escală la Namsos, unde a și rămas.

¹⁰ Autorul n-a putut obține nici o precizare în legătură cu corpurile lui Whittam, Whitley (X-7), Henty-Creer, Malcolm, Nelson, Mortiboy (X-5). Primii doi să fi fost îngropați cu onoruri militare, cum spun germanii, iar ceilalți patru lăsați în vasul lor? Nu se știe.

Curînd, *Tirpitz* își reluă viața, sub supravegherea lui Junge, o viață în ritm domol, specifică unui convalescent. Sistemul de control al artileriei a fost repus în funcțiune de către locotenent-comandorul Dohnke, instalațiile electrice prin grija întreprinzătorului Bernstein, găurile au fost astupate prin sudură autogenă. Doar cele două turele continuau să fie imposibil de manevrat. Probleme mai ridica și coca, pe care scafandrii au găsit-o deformată în urma șocului. Pentru aceste reparații importante era necesară înapoierea în Germania și ridicarea vasului pe doc. Altfel, chiar cu mașinile reparate — numeroase piese fuseseră strîmbate și dezaxate de explozie — *Tirpitz* nu și-ar putea regăsi viteza inițială.

La 22 noiembrie, după două luni de la atac, statul-major al marinei militare germane primea din partea lui Marine-Gruppenkommando¹¹ următorul raport: „Ca urmare a atacului reușit dat de submarinele de buzunar împotriva unităților grele ale grupului de luptă, crucișătorul de luptă *Tirpitz* a fost scos din acțiune pentru mai multe luni“.

Forțele navale germane ale Grupului de Nord se reduceau la un singur bastiment, *Scharnhorst*, pentru că *Lützow* își avea mașinile în revizie. În aceste condiții convoaiele către Uniunea Sovietică treceau încărcate cu arme și materiale...

Multă vreme englezii n-au știut care este starea reală a *Tirpitz*-ului. Pentru ei, marele cuirasat era avariat, poate grav, dar rămînea în funcțiune, putea naviga, armamentul său era intact. „Operația Source“ nu reușise așa cum speraseră¹².

¹¹ Amiralul Kummets fiind bolnav, a fost înlocuit în octombrie 1943 cu contraamiralul Bey.

Atacînd în iarna precedentă convoaiele, Bey își făcuse, în calitate de șef al escadrilei de distrugătoare, o reputație de ofițer tenace. Una din operațiile sale a avut pentru englezi drept rezultat pierderea lui *Edinburgh*.

¹² Ulterior englezii au fost mai bine informați. Cu ocazia celui de-al doilea raport înaintat primului lord al Amiralității, la 2 februarie 1944, de către contraamiralul C.B. Barry, amiralul comandant al submarinelor, acesta, după ce a nominalizat cîteva din avariile pricinuite *Tirpitz*-ului (patru turele avariate, tunurile dezaxate, tunchul arborelui dislocat, puntea superioară răscuită), trăgea următoarea concluzie: „*Tirpitz* a suferit deteriorări considerabile atît la cocă și mașină, cît și la mijloacele de luptă, ca urmare a atacului. Reparații provizorii sînt încă în curs de execuție în fiordul Kaa și se apreciază că ele se vor termina în mai puțin de una sau două luni și că bastimentul nu-și va redobîndi eficacitatea pentru operații de durată pînă cînd nu va fi pus pe doc într-un port german“.

CAPITOLUL AL XVII-LEA

„OPERAȚIA TUNGSTEN“

În fiordul Kaa iarna nordică se scurgea încet. În această perioadă a anului și la o asemenea latitudine, soarele nu se ivea niciodată. Doar în cursul zilei, o licărire palidă asemenea unei picle întinse peste mare răspîndea o lumină alburie pe un cer a cărui culoare trecea, după cum era vremea, de la negrul cernelii la albastrul nopții. Aceasta nu-i împiedica pe marinari și lucrători să muncească din greu; ultimii, veniți de pe nava-atelier *Neumark*, cazați pe vasul *Monte-Rosa*, executau reparațiile de cele mai multe ori la lumina electrică.

Pe uscat a fost construit un batardou uriaș. L-au fixat sub coca *Tirpitz*-ului, izolindu-i în acest fel flancul de mare, așa încît lucrau în toată tihna. Cîrma a fost schimbată. Lucrările erau conduse de consilierul superior de construcții navale Krux.

Pentru a-i deruta pe aviatorii britanici care, veniți din Uniunea Sovietică în misiuni de recunoaștere, fotografiau cuirasatul, s-au luat măsuri minuțioase de camuflare. Pentru germani era imperios necesar ca avariile importante să rămînă necunoscute englezilor, care trebuiau să creadă mai departe în atotputernicia lui.

Pe bordul *Tirpitz*-ului imobilizat, ofițerii și echipajul se grăbeau să-și revadă, în sfârșit, vasul în stare de a naviga și lupta. În așteptarea acestui moment se distrau cum puteau: plimbări și schi pe uscat, teatru, cinema, conferințe și muzică pe vas...

Se mai făcea și vinătoare de șobolani. Operațiile de acest soi le conducea sublocotenentul Stede. Pe ușa cabinei sale, ofițerul pusese chiar să se scrie următoarele cuvinte: „Rattenabwehroffizier“, prescurtat: R.A.O. Pentru cinci cozi de șobolan prezentate ofițerului „antiguzgan“, membrii echipajului primeau o sticlă de rachiu. Prima aceasta seducătoare declanșă imediat ofensiva a peste 2 000 de marinari. R.A.O. păstra cozile sub cheie, contabilizându-le cu toată minuțiozitatea. Consecința: dispariția șobolanilor.

Timpul trecea...

Crăciunul anului 1943 a fost sărbătorit pe *Tirpitz* așa cum se cuvine; comandantul Meyer a rostit cu acest prilej un discurs în prezența contraamiralului Bey, venit să petreacă noaptea de Ajun pe bordul cuirasatului.

În dimineața zilei de 26 decembrie s-a aflat că *Scharnhorst* și-a părăsit locul de ancorare din fiordul Alta, escortat de cea de-a patra flotilă de torpiloare. Comandat de către comandorul Hintze, *Scharnhorst*, abordind pavilionul contraamiralului Bey, ieși la atac împotriva marelui convoi englez Y.W. 55 B. În componența convoiului intrau 19 vase de comerț, protejate nemijlocit de distrugătoare. Vasele au fost descoperite la 22 decembrie de către un avion la aproximativ 400 de mile vest de Tromsø. La 25 decembrie un submarin semnală convoiul și îi stabili poziția. Dönitz ordonă angajarea luptei, acordând deplina libertate pentru a întrerupe operația și a o opri cu desăvârșire în cazul apariției unor forțe inamice importante. Întrucât Bey, împreună cu toți ofițerii lui, au dispărut odată cu *Scharnhorst*, este greu de stabilit cu precizie ce s-a întâmplat. Un mesaj al lui Bey care a întrerupt liniștea ce domnea în eter și a fost recepționat de englezi, un cuvânt prost înțeles din mesajul transmis de un avion au fost poate cauzele care au dus la pierderea lui *Scharnhorst*. Amiralul Karl Dönitz a considerat că Bey n-a utilizat pe deplin posibilitățile pe care le avea pentru a distruge sau avaria crucișătoarele ușoare engleze. Eroarea sa a avut drept cauză principală greșita interpretare a semnalelor radar în cursul luptei desfășurate la amiază. El a crezut că se află față în față cu marile bastimente ale Flotei metropolitane.

Echipajul *Tirpitz*-ului regreta că nu poate ieși pe mare. În ciuda impulsivității lucrărilor, mult avansate, vasul nu era încă în stare să navigheze. Ziua de 26 a fost pentru ofițerii de pe *Tirpitz* dramatică. Oră de oră, aproape minut cu minut, ei au urmărit lupta lui *Scharnhorst*, atacat la început de crucișătoare, apoi de un cuirasat¹, care l-a răpus. Peripețiile întâlnirii au fost transmise chiar de către *Scharnhorst*, codificat, prin radio, și imediat descifrate.

Din cei 1 900 de membri ai echipajului, au fost salvați doar 36 de ofițeri, subofițeri și mateloți.

De acum înainte, în apele norvegiene, ca singur mare bastiment de linie avea să rămână *Tirpitz*. El reținea în nord importante forțe navale ale inamicului, care ar fi putut fi folosite pe alte fronturi, împiedicând totodată orice debarcare pe coastele Norvegiei. El nu era totuși utilizabil atita vreme cît reparațiile nu erau terminate. Timp de câteva luni marina militară germană nu putea să opună inamicului nici o forță demnă de un asemenea nume. Englezii nu știau acest lucru.

În noaptea de 10 spre 11 ianuarie 1944, vreo cincisprezece bombardiere sovietice atacară *Tirpitz*-ul, care ripostă cu toate gurile de foc ale antiaerienei. Doar patru aparate reușiră să survoleze nava și să arunce 4 bombe de câte 2 000 de livre². Nici cea mai mică zgîrietură!

Lucrările progresau. Curînd uriașa navă reuși să facă primele probe pe mare. În cele din urmă, la 15 martie, comandantul Meyer dispuse ridicarea ancorei. *Tirpitz*-ul revenea la viață.

În timpul primelor ieșiri s-a făcut reglarea tirului, s-a tras cu artileria grea asupra munților care se învecinau cu fiordul Alta și strimtorile Stjern și Varg. Tumultul salvelor se repercuta dintr-un virî înzăpezit în celălalt, precum bubuitul tunetelor.

Probele de viteză s-au dovedit satisfăcătoare — 27 de noduri —, totuși viteza inițială n-a fost realizată. Situația se datora deformării cocăi. Cu toate acestea, *Tirpitz*-ul lor, puternic înarmat, mai putea încă repurta o victorie împotriva englezilor.

Comandantul Meyer își cunoștea bine adversarii, le cunoștea perseverența, tenacitatea. Nu va trece mult și,

¹ Crucişătoarele *Belfast*, *Norfolk* şi cuirasatul *Duke of York*.

² 1 livră = 489,5 grame. — *Nota trad.*

aflind despre deplasările lui în fiord, vor pregăti împotriva *Tirpitz*-ului o nouă operație. El se aștepta deci la un nou atac.

La 12 martie, cu toată vremea rea, un avion englez trecu foarte sus deasupra fiordului. A doua zi urma un al doilea avion de recunoaștere³.

— Junge, îi spuse comandantul Meyer secundului său, avioanele acestea nu-mi spun nimica bun. Apărarea antiaeriană să fie pregătită împotriva oricărui fel de atac. Fiți foarte atenți. Bastimentul se află înăuntrul barajului exterior. Trebuie să reintrăm în cel de-al doilea baraj, pentru a ne apăra de torpilele pe care le-ar putea lansa avioanele.

1 aprilie găsi *Tirpitz*-ul, bine apărat, înăuntrul celui de-al doilea baraj. Locotenent-comandorul Hugo Heydel, ofițerul cu navigația, primi pentru a doua zi, 2 aprilie, ordinul de a pregăti ridicarea ancorei.

Ordinul a fost amînat pentru ziua de 3.

Comandorul Hans Meyer se gîdea mereu la avioanele de recunoaștere care veniseră să fotografieze *Tirpitz*-ul. Se asigură că piesele de A.A. de pe uscat și de pe vas sînt gata de acțiune, că instalațiile fumigene, amplasate de-a lungul fiordului, sînt în măsură să ofere foarte repede un ecran protector.

La Amiralitate, *Tirpitz* se afla neconținut în centrul preocupărilor.

Fotografiile aduse de un avion Catalina fuseseră examinate cu grijă de către specialiștii din A.C.I.U. Comparindu-le cu fotografiile precedente, ei au tras concluzia că în curînd *Tirpitz* va fi gata să iasă din nou în larg.

La 27 martie, un mare și puternic convoi, J.W. 58, alcătuit din 49 de nave, părăsi Scoția.

Convoiul era apărat de o puternică escortă: crucișătorul american *Milwaukee*, cedat Uniunii Sovietice, 20 de distrugătoare, 5 escorte, 4 corvete și portavioanele de escortă *Activity* și *Tracker*. El plecase din Scoția la 27 martie. Escorta era sub ordinele contraamiralului F. Dalrymple-Hamilton, care își ridicase pavilionul pe crucișătorul ușor *Diamond*. La trei zile după plecare, un avion german de recunoaș-

³ Comandantul Meyer nu se înșelase. La 12 și 13 martie, avioane Spitfire care veneau de la Vaenga au luat excelente fotografii atât ale cuirasatului ancorat, cît și ale pozițiilor apărării antiaeriene; fotografiile au fost transportate în Anglia de un avion Catalina.

tere îl reperă. Aproape imediat se dezlănțuiră atacurile, dar Luftwaffe se izbi de aparatele portavioanelor de escortă, hotărâte să nu se lase învinse. Șase avioane germane au fost doborâte. Convoiul își continuă drumul său spre Uniunea Sovietică.

Neputind să arunce în luptă *Tirpitz*-ul, aflat încă în faza probelor, Dönitz masă în schimb la sud-vest de insula Urșilor un grup de 16 submarine. Ofensiva lor era prevăzută pentru noaptea de 31 martie. „Convoiul, după cum le ceruse înaltul comandament german, nu trebuia în nici un caz să treacă intact“. Dar comandantul Walker, care comanda distrugătoare și escortoarele, dădu tuturor navelor sale ordinul de a forța la maximum: la 29 martie *Starling* îl scufundă pe *U-961*; la 1 aprilie, *Beagle* și un avion trimiseră la fund sau avariară pe *U-355*. La 2 aprilie, *Keppel* îl scufundă pe *U-360*. În zorii zilei următoare, un avion *Swordfish* îl observă pe *U-388*. Cu ajutorul a două alte aparate, un *Wildcat* și un *Avenger*, el provocă explodarea submarinului.

Întregul convoi, cu excepția unui cargou avariat, care se înapoie la bază, a ajuns la destinație.

Amiralitatea pusese la punct un nou atac, și anume unul de mare anvergură. Operația, ale cărei planuri, la ordinele amiralului sir Bruce Fraser, au fost concepute de viceamiralul sir Henry Moore, a primit numele de „Tungsten“. Simultan cu trecerea convoiului J.W. 58, *Tirpitz* urma să fie atacat de noile bombardiere *Barracuda*, ridicate de pe portavioane. Sir Henry Moore avea să conducă operația de la bordul noului cuirasat *Anson*.

Două escadre părăsiră *Scapa-Flow*. Prima grupare, în zorii lui 30 martie, sub ordinele comandantului flotei Fraser, era alcătuită din *Duke of York*, nava-amiral, *Anson*, *Belfast* și portavionul *Victorious* (comandant M.M. Denny).

Amiralul Bisset, imbarcat pe crucișătorul ușor *Royalist*, împreună cu a doua grupare, compusă din marele portavion *Furious* (comandant G.T. Philip), *Sheffield*, *Jamaica* și 4 portavioane de escortă, *Emperor*, *Searcher*, *Pursuer*, *Fencer*, ridicară ancora în seara zilei de 30. Întilnirea a fost stabilită pentru seara lui 3 aprilie la aproximativ 250 de mile nord-vest de fiordul Alta. De acolo, amiralul Fraser trebuia să se înapoieze în Anglia, lăsându-i amiralului Bisset grija executării operației. Curind Fraser află că trecerea convoiului J.W. 58 se desfășoară fără dificultăți. Se părea că *Tirpitz*, supravegheat de aproape, nu se mișcase. Vremea

era bună. Fraser hotărî să lase convoiul și escorta să-și urmeze drumețul fără a le aduce în ajutor propriile sale nave; totodată să declanșeze „Operația Tungsten” cu 24 de ore mai devreme. Schimbarea programului a fost comunicată din timp și amiralului Bisset. Modificarea obligă portavioanele de escortă să forțeze mașinile pînă la viteza lor maximă: 17 noduri.

Juncțiunea celor două forțe navale a avut loc, așa cum se prevăzuse, în cursul după-amiezii de 2 aprilie. Amiralul Moore, luînd comanda forțelor de atac, se apropie de coastă cu portavioanele, în timp ce comandantul-șef urma să patruleze spre nord, la 200 de mile distanță, pînă la sfîrșitul operațiilor. Atacul trebuia să fie masiv, instantaneu, neașteptat. Participau 42 de aparate Barracuda: 10 transportau fiecare cîte o bombă perforantă de 1 600 de livre, 22 — cîte trei bîmbe semiperforante de 500 de livre, celelalte 10 erau dotate cu bombe antisubmarine. Bombele de 1 600 de livre trebuiau să străpungă blindajul interior. Lansarea lor, pentru a fi pe deplin eficace, trebuia să se execute de la altitudinea de 3 500 de picioare pentru bombele grele, de la 2 000 de picioare pentru cele de 500 de livre. Avioanele Barracuda, de un tip nou și încă secret, puteau lansa bombele de la mari altitudini sau în picaj. Puteau, de asemenea, folosi și torpile.

Orice s-ar fi petrecut, pagubele trebuiau să fie considerabile. Pentru a proteja bombardierele, dar mai ales pentru a mitralia punțile *Tirpitz*-ului și artileria antiaeriană, formația avea să fie însoțită de 24 de aparate de vînătoare Corsair, 20 Hellecat și 10 Wildcat.

În seara de 2 aprilie, escadrilele și-au făcut plinul rezervoarelor de benzină. Bombardierele Barracuda își primiră bombe. Pe bordul vaselor domnea o activitate intensă. La 3 aprilie, orele 1,30 dimineța, echipajele avioanelor au fost convocate pentru ultimul instructaj. Li s-au prezentat hărțile, machetele realizate de către A.C.I.U. la Medmemham, liniile de atac, altitudinile ce trebuiau respectate. În cele din urmă s-a stabilit ora H, minutul lansării. La 4 dimineța, avioanele și echipajele erau gata pentru a intra în acțiune. Atacul urma să aibă loc în două etape. Un prim val de atac, comandat de către locotenent-comandorul de aviație al R.N.R. Baker-Faulkner, își luă zborul la orele 4,38.

În același timp s-au ridicat în aer și 11 avioane Corsair sub ordinele locotenent-comandorului de aviație al R.N.F. A. Turnbull. Zburînd la 11 000 de picioare, Turnbull vedea

soarele răsărind în spatele bombardierelor Barracuda, făcându-le invizibile; pentru câte o clipă aripile lor selipeau, aruncând scurte străluciri. Soarele, zăpada de un alb imaculat — solul era acoperit în proporție de nouă zecimi — îngreuiau observația. Dacă avioanele de vânătoare inamice se ivesc spre răsărit, cum să le deosebești de aparatele lui Baker-Faulkner? Turnbull își puna această întrebare în timp ce avioanele sale treceau coasta norvegiană. În fața lui formația de bombardiere i se părea mult prea răsfirată în văzduh și prea lentă în deplasarea ei. Cu fiecare secundă, avioanele sale rapide reduceau primejdios distanța față de ele.

Între fiordurile Alta și Lang, după un zbor de 65 de minute, aruncară rezervoarele mari de benzină golite.

Și dintr-o dată piloții avioanelor Corsair reperară către sud-vest *Tirpitz*-ul și bombardierele Barracuda care coborau spre obiectiv. După planul de atac, escadrilele Corsair, care aveau misiunea de a acoperi eficace fiordurile și de a proteja bombardierele Barracuda împotriva oricărui atac aerian provenit de la Bardufoss, unde se afla baza Messerschmitt-urilor Luftwaffe, trebuiau să urce către nord până la micul port Talvik din fiordul Alta, de unde să se întoarcă pentru a reveni spre sud în direcția *Tirpitz*-ului. Ceea ce au și făcut. În momentul acela, aparatele Barracuda se lansară la atac, și în mijlocul perdelelor de fum protectoare care se înălțau piloții văzură bombeles căzînd asupra inamicului și un mare petrolier arzînd. Avioanele Corsair se întoarseră atunci spre nord, pentru a străbate, deasupra fiordului, la 9 000 de picioare, un mare patruleter. Pe cer n-au întîlnit nici un avion inamic.

În zorii zilei de 3 aprilie 1944, în zona fiordului Kaa, vremea era frumoasă. Doar cîtiva nori cenușii păreau agățati de munții înalbiți de zăpadă. Locotenent-comandorul Hugo Heydel preluase în ajun funcțiile ofițerului cu navigația pe *Tirpitz*. Lui îi revenea comanda manevrelor de ieșire dintre plasele de protecție. La postul de comandă, lingă un comandant Meyer taciturn, impasibil, dădea ordine, nu fără o anumită teamă.

Două remorchere erau gata să ajute nava masivă să se degajeze. Bastimentul era amarat cu două ancore la provă, pupa fiind legată de sol, în apropierea debarcaderului. Prima

ancoră fusese ridicată. Curînd urmă a doua: încetișor, remorcherele începură să deplaseze *Tirpitz*-ul.

În aceeași clipă, ca și cum ar fi coborît vertiginos de pe munte spre fiord, apărură treizeci de avioane; vîind cu toate motoarele, ele se îndreptară către babordul pupei. Zburau foarte jos. Trăgeau cu toate mitralierele, măturînd punțile și suprastructurile. Claxoanele de alarmă sunau strident pe coridoare, în cazărmiile echipajului, în sălile mașinilor, în timp ce primele bombe cădeau deja, lansate de un val de avioane care zburau foarte sus. *Tirpitz* ieșea dintre plasele de protecție cu o viteză redusă. A mări viteza însemna a risca o eșuare. Comandantul *Tirpitz*-ului înțelese pericolul care-i amenința vasul. Fiecare se afla la postul său: A.A. a vasului și cea de pe sol intraseră în acțiune. De-abia apucase Meyer să intre în centrul de comandă al navei, că prima bombă lovi puntea din față, în locul pe care tocmai îl părăsise împreună cu Heydel. Bombele cădeau cu duiumul, explodînd, devastînd puntea superioară, străpungînd blindajele ușoare, tăind și răsucind tăbliile, spărgînd țevile cu abur. Oamenii zăceau morți, răniți, scaldîndu-se în singele lor și în apa care, ridicată din fiord, recădea pe punți. Gloanțele mitralierelor aviației de vînătoare lăsau dire lungi, reducîndu-i la tăcere pe răniți, înnebunîndu-i pe servanții pieselor de artilerie rămași la datorie; prin fum, printre scelipi-rile roșiatice ale exploziilor și focul pieselor de artilerie, ei trăgeau, trăgeau. O anumită șovăială, provocată de surpriză, se făcu simțită la început în rîndurile echipajului, dar el își reveni rapid.

Hugo Heydel îl urmă pe comandantul Meyer, care, părăsind centrul de comandă, se instală în postul de comandă al A.A. De la postul de comandă, unde amîndoi erau expuși în chip periculos, priveau cu îngrijorare țărmlul, de pe care nu se ridica nici un ecran de fum. Rapid și singeros, masacrul continua; avioanele inamice zburau prea jos pentru ca artileria să le poată atinge.

Inginerul-șef, locotenent-comandorul Eichler, primea ordinele de la postul prova. Orb, nelinistit de ceea ce-și imagina că se petrece deasupra lui, deasupra carapacei, executa. El, ca și toți cei din compartimentele de sub punte, trebuia să rămînă la postul său, cu porțile etanș închise, și să aștepte. Deasupra capetelor auzeau trosnetul bombelor — un vacarm îngrozitor —, fără să știe dacă este vorba de tirul artileriei proprii sau de exploziile proiectilelor inamicului.

Principalele relee de telecomunicații erau întrerupte. Au avut impresia, apoi certitudinea că sus, deasupra carapacei de oțel, se petrec lucruri grave.

Încet *Tirpitz* continuă să manevreze; deodată Heydel își văzu comandantul căzînd. Atins de o schijă, rănit, cu urechile smulse, fața însîngerată, el zăcea pe pasarelă fără cunoștință.

În timp ce-l transportau pe comandantul Meyer la spitalul vasului, deja plin de răniți, unde făceau operații căpitanul doctor Gombert și doctorul Balloff, situația continua să fie confuză.

Heydel avea convingerea că bastimentul nu fusese atins în opera sa vie; protejate de carapace, mașinile și infrastructura artileriei grele nu suferiseră nici o avarie...

Și deodată, după acest carusel al avioanelor, după exploziile bombelor, după zgomotul trombelor de apă, care recădeau în jurul vasului, după pîrîitul mitralierelor, după tirul A.A., la început bine susținut, apoi mai slab, urmă liniștea... Doar în aer persista mirosul aeru al materiilor explozive. Pe malurile fiordului se ridicau coloane de fum, răspîndindu-se, acoperind și învăluind *Tirpitz*-ul cu un văl sumbru.

Atacul durase exact un minut.

Ultimul avion dispăruse în direcția fiordului Lang, lăsînd un *Tirpitz* însîngerat.

La postul de comandă ciopîrîit, Heydel luă comanda în timp ce nava, o clipă abandonată, deriva spre stînci. Locotenent-comandorul încercă să stabilească legătura telefonică cu diversele posturi ale navei; răspunsurile n-au fost numeroase. Singur, fără ajutorul remorcherelor, care în cursul atacului se îndepărtaseră, reuși o manevră delicată: aduse bastimentul înapoi la vechiul punct de ancorare dinăuntrul plaselor de protecție. Tocmai atunci radioul îl informă că a recepționat pe unde scurte următorul mesaj: „Atențiune, atențiune, avioane lanstorpilă“. Pentru Heydel aceasta era urmarea logică a atacului la care fusese tocmai supus. Or, aceste avioane, pentru a-și lansa torpilele, nu puteau să vină decît dinspre mare; muntele, prea apropiat, împiedica orice atac din direcția lui. *Tirpitz*, așezat paralel cu muntele, oferea avioanelor lanstorpilă unul din borduri în întregime. Heydel își luă asupra sa executarea unei alte manevre; dînd peste cap plasele de protecție, așază cuiratul perpendicular pe țarm. Astfel el nu oferea torpilelor decît o suprafață redusă.

În momentul acela Wolf Junge, comandantul secund, sosi pe puntea de comandă și preluă comanda *Tirpitz*-ului.

La orele 5,25, în aceeași clipă în care prima formație se îndepărta de fiordul Kaa, a doua, 52 T.B.R., comandată de locotenent-comandorul Rance, decola de pe portavioane. Unul dintre avioanele Barracuda, pus pe pista portavionului *Victorious*, avea defecțiuni de motoare. Timpul nu cruța, fiecare minut avîndu-și valoarea sa în planul de atac. Avionul a fost aruncat în mare; un altul căzu în apă, iar echipajul său fu pierdut.

Cele 19 bombardiere rămase își luară locul în formația de zbor la orele 5,37, la o altitudine între 50 și 200 de picioare, înaintînd pe direcția unui unghi de 150° . Trebuia o mare experiență pentru a menține formația în formă de V la o altitudine atît de joasă. La trei minute după decolare lansară, la fiecare 60 de secunde, geamanduri fumigene, pentru a indica avioanelor de vînătoare din escortă, care-și luaseră zborul imediat după ele, ruta urmată. Rance privi cerul; cîtiva nori la aproximativ 15 000 de picioare atîrnau deasupra zonei de atac.

La 10 000 de picioare, ținta apropiindu-se, își așează escadrila într-o formație alcătuită din două V-uri, pe care ulterior, atunci cînd observă că nici un avion de vînătoare inamic nu-și face apariția, dar că în schimb A.A. devine periculoasă, o așează pe două coloane. Se apropiară de țintă din direcția babord. Viteza de croazieră (165 de noduri) crescuseră la 195, apoi, în cursul atacului, la 210 noduri⁴. De la 7 500 de picioare, cele 19 Barracuda se repeziră asupra *Tirpitz*-ului, în timp ce avioanele Hellcat din escortă atacau bateriile antiaeriene de pe uscat, iar avioanele Wildcat mitraliau punțile *Tirpitz*-ului. A.A. bubuia; Rance, urmărind sclipirile care marceau lansarea proiectilelor, constată că gurile de foc formau în jurul vasului un pătrat. Coca vasului dispărea sub fum, dar cataragele se puteau vedea apărînd deasupra vârtejurilor negre. Prima își lansă bombele coloana din stînga. De la 3 000 de picioare a fost lansată într-un unghi de 45° o bombă de 1 600 de livre, cele de 500 — ceva sub 3 000 de picioare cu unghiuri de 50° și 60° .

⁴ Făcînd parte din aviația marinei, aviatorii calculau viteza în noduri (1 nod = 1 852 m/oră).

Incendiile își proiectau lumina pe ecranul de fum. Bombardamentul se opri brusc. Acest al doilea atac durase de asemenea un minut. Dacă a fost mai puțin ucigător decât primul, nu e mai puțin adevărat că în urma lui lăsa alți răniți, alți morți.

Avioanele lanstorpilă nu s-au arătat. Dar cele două atacuri ale bombardierelor, sprijinite de vânătoarea, care nu ezitase să mitralieze punțile, fuseseră teribile.

Pe *Tirpitz* se ridicau răniții, se numărau morții.

În cursul primului atac au fost numărați 108 morți și 284 de răniți. Pe data de 3 aprilie, seara târziu, au constatat că situația era mai tragică: 122 de morți și 316 răniți, dintre care numeroși foarte grav. Singur dr. Balloff și câțiva infirmieri rămăseseră disponibili pentru a da primele ajutoare răniților. La spital, apa a lipsit vreme îndelungată. Curînd veniră și ambulanțele; între vas și spitalul din Oeyre-Alten se stabili un du-te-vino continuu. Locotenent-comandorul Hugo Heydel, ușor rănit, stătu în spital trei zile. Cînd reveni, găsi *Tirpitz*-ul într-o stare vrednică de milă. După ce fusese curățat cu măturile mari de pe vas singele care se închegase pe punți, pagubele păreau considerabile.

În aceeași zi Heydel îl întîlni pe comandorul Junge, care îl înlocuise pe Hans Meyer, rănit. Discutară despre valoarea combativă a *Tirpitz*-ului.

— Stricăciunile sînt mai mult aparente decât reale, spuse Junge. Tot ceea ce este sub carapace este intact. În schimb, întreaga artilerie ușoară a încasat-o serios.

— Mergem să-l reparăm în Germania?

— Nu cred. Totul se poate face pe loc. Avariile provocate de submarine au fost mult mai importante, deși mai puțin spectaculoase. Nu. Ceea ce mă frămîntă mai mult este echipajul. Recent am îmbarcat „*Volksdeutsche*“ fără antrenament. Avînd în vedere ultimele pierderi, este imposibil să ne întoarcem în Germania, cel puțin pentru moment. Dealtfel, lucrătorii de la arsenal sînt încă aici. Nu este nevoie nici măcar de trei luni pentru a vedea *Tirpitz*-ul din nou pe mare luptînd.

— Să vă audă Dumnezeu, replică Heydel. O bombă a explodat în apropiere de cocă, provocînd o spărtură sub linia de plutire... Mi s-a spus că sînt 875 de tone de apă în cale!...

— Avarie neesențială, Heydel... Atențiune... îndepărtați-vă... Iată echipa de artificieri veniți de la Luftwaffe pentru a ridica o bombă mare care a căzut la provă fără a exploda...

Pe marce bastiment, viața își relua cursul. Totuși, fără să o mărturisească, ofițerii care supraviețuiseră se priveau cu tristețe. Se gîndeau la camarazii lor morți, pe care îi îngropaseră în ajun, cu toate onorurile militare, la muzica ce intonase cîntecul funebru: *Ich hatte einen Kamaraden*⁵; se gîndeau la ghinionul care se înverșuna să urmărească nava lor. Unii, fără să o creadă prea serios, vedeau în aceasta un prilej de a se înapoia în Germania. „Pe timp frumos, cu mare viteză, în largul fiordurilor, cu o escortă bună de torpiloare“, spuneau ei. Nu îndrăzneau să adauge: „sub protecția Luftwaffe!“ Pe aceasta o blestemau. Avioanele burduhănosului Göring nu văzuseră nimic, nici portavioanele în larg, nici escadra care le însoțea, nici bombardierele zburînd deasupra fiordurilor!⁶

În acest timp, în după-amiaza zilei de 6, cea mai mare parte a flotei engleze se întorcea, în deplină siguranță, la Scapa-Flow, întîmpinată cu urale de echipajele navelor ancorate. În cursul atacului se pierduseră două bombardiere Barracuda, iar un avion de vînătoare n-a reușit să apun-teze; pilotul a fost salvat.

Regele îl felicită pe comandantul-șef al Flotei metropolitane, amiralul sir Bruce Fraser. Felicitările, chiar dacă satisfăceau amorul propriu al amiralului Fraser și al primului lord al Amiralității, le lăsau gustul amar al rezultatului incomplet. *Tirpitz* continua să plutească și să navigheze, dacă nu să și lupte. Blindajul său s-a dovedit de nepătruns pentru bombele existente pînă atunci. Amiralitatea britanică considera că reparațiile vor cere pe puțin șase luni. În acest timp vor organiza alte operații. Se știa că Churchill nu va fi pe deplin satisfăcut decît dacă cuirasatul va fi odată pentru totdeauna trimis la fund.

Marele-amiral Dönitz, informat despre bombardament, despre pagubele materiale și pierderile omenești suferite de

⁵ Am avut un camarad. — *Nota trad.*

⁶ Pentru clarificarea acestei situații a fost deschisă o anchetă.

Tirpitz, puse tot ce avea la dispoziția comandantului Wolf Junge pentru ca nava să fie în stare să iasă pe mare în timpul cel mai scurt. Führerului nu-i vorbi de atac decât la 12 aprilie, fără să insiste asupra pierderilor și avariilor provocate de avioanele Barracuda. Marele-amiral mai luă o hotărâre importantă: în viitor *Tirpitz* nu va mai participa la atacarea unui convoi. Fără îndoială, marele bastiment urma să fie reparat, dar Dönitz avea certitudinea că forța flotei și aviației engleze era prea mare pentru a risca pierderea acestei nave. În Germania nu se putea reîntoarce; cu viteza redusă, fără o protecție prea puternică, drumul de înapoiere îi era tăiat. Din clipa aceea, Dönitz se gândi să transforme *Tirpitz*-ul într-o fortăreață plutitoare. Va rămâne în nordul Norvegiei pentru a preîntâmpina orice debarcare inamică. Fără să mai aștepte, ordonă să i se găsească o poziție în apele liniștite. Acolo urma să-l ancoreze.

Specialiștii consultați își dădură avizul. În ape puțin adânci, în ipoteza unui atac aerian serios, *Tirpitz* nu putea fi scufundat. S-ar înfunda lent, artileria lui ar rămâne în stare de funcțiune, oarecum asemenea unui fort care, sub ploaia de obuze, își vede cazematele intrând în teren cu câțiva centimetri. După părerea generală era imposibil ca el să se răstoarne.

Dönitz insistă; trebuie să se găsească un loc în care fundul apei să fie atât de aproape de carenă, atât de plat, încât orice catastrofă de acest gen să fie exclusă.

La nevoie, se vor astupa denivelările cu sfărîmături, cu pietre...

În fiordul Kaa zilele deveniseră mai lungi. Cu voință și dirzenie, marinarii și lucrătorii, sub conducerea ofițerilor și a inginerilor, munceau susținut. Englezii se încăpățîneau! Ei bine, oamenii de pe *Tirpitz* le vor arăta ce sînt ei în stare.

Înaintările în grad aduseseră după ele schimbări în comandamentul cuirasatului. La 21 mai Hans Meyer, înaintat viceamiral, a fost debarcat. Comandorul Wolf Junge, aflat pe vas de la 25 august 1943, a luat oficial comanda la 21 mai 1944. A doua zi după debarcarea trupelor aliate în Normandia, care a avut loc la 6 iunie, veni și luă comanda grupului de luptă contraamiralul Rudolf Peters. Imediat întreprinse o inspecție pe *Tirpitz*.

— Vreau să văd bastimentul gata cel mult într-o lună. Spuneți-mi ce-i lipsește. Voi aduce piesele din Germania, la nevoie cu avionul.

La 15 iunie nava era din nou gata de acțiune și contramiralul Rudolf Peters veni să felicite muncitorii și echipajul. Cu acest prilej se distribui și o rație de rachiu.

În acest timp, comandantul Junge veghea. Nu voia să se mai lase surprins. În vârful unui pisc care se înălța peste fiordul Kaa înființă un post de observație, în care se instalaria cîțiva oameni sub comanda sublocotenentului Brünner. Misiunea lor era să semnaleze avioanele inamice de îndată ce intrau în raza lor vizuală, în văile al căror curs îl urmau pentru a țîșni brusc la circa 400 m deasupra muntelui, de unde veneau în picaj asupra vasului. În felul acesta, nu numai că ar fi avut timp să dea alarma, dar și piesele mari de 380 mm ar fi putut să execute un tir de baraj, un tir de zonă, cum i se spunea pe *Tirpitz*.

Postul acesta avea și o altă misiune, mult mai importantă decît aceea de observator. El putea să dirijeze prin telefon A.A. navei, care din cauza perdelei de fum devenea oarbă.

Înaltul comandament al marinei încercă să obțină ca măcar o escadrilă de vînătoare să fie afectată apărării cuirasatului. Baza aeriană de la Bardufoss nu era prea departe — aproximativ 200 km —, dar Göring se încapătina în refuzul său de a-și pune avioanele la dispoziția marinei.

La 22 iunie, *Tirpitz* ieșea din nou dintre plasele antitorpilă, ajutat de 4 remorchere. În clipa aceea, fiecare se gîndea la nefericita manevră de plecare din 3 aprilie. Totul se petrecu bine. În fiord, *Tirpitz* își încercă mașinile, făcu exerciții de tir și în aceeași seară își reluă locul său la ancoră.

La 31 iulie ieși din nou pentru exerciții nocturne.

După atacul executat cu bombardierele Barracuda, Royal Navy a încercat de mai multe ori să distrugă definitiv cuirasatul, întîi cu avioanele imbarcate pe portavioanele *Victorious* și *Furious*, apoi cu cele de pe *Infatigable* și *Formidable*. Atacurile acestea din 24 aprilie, 15 mai, 28 mai, 17 iulie, 22 august și 29 august 1944 n-au dat nici un rezultat; o singură dată, în cursul penultimului atac, o bombă de 1 600 de livre a atins *Tirpitz*-ul la provă, a traversat opt punți, dar n-a explodat. O alta de 500 de livre a explodat pe cupola unei turele mari, provocînd blindajului de oțel o rană de toată frumusețea. Celelalte atacuri au fost contracarate fie de vremea proastă, fie de protecția perdelei de fum. Se părea chiar că norocul se întorsese.

CAPITOLUL AL XVIII-LEA

TALLBOYS

La cincizeci și trei de ani, Barnes Wallis arăta ca un funcționar timid și lipsit de importanță. Nimic nu te îndreptăța să prevezi că ar putea avea fie și cea mai mică influență în desfășurarea acestui război. De meserie proiectant, specializat în domeniul aviației, îi plăceau cifrele și calculele. La începutul războiului, întrebându-se cum ar putea fi de folos țării sale, a visat avioane uriașe de bombardament transportând bombe gigantice. Studiind diversele modele de bombe utilizate de R.A.F., dimensiunile, greutatea și puterea lor distructivă, cumpărând toate cărțile engleze și străine care tratau despre aceste probleme, chestionând piloții, știa că greutatea maximă a bombelor transportate de avioanele Wellington — el le desenase prototipul — era de 500 de livre. După părerea sa, atîta nu era suficient! Totodată, aparatele de ochire ale bombardierelor erau atît de proaste și dădeau rezultate atît de aproximative, încît erau obligate să folosească sistemul Stick Bombing: se lansau bombele una după alta, într-un covor, în speranța că unul din ochiurile acestei urzeli va atinge obiectivul. Toate aceste imperfecțiuni îl puneau pe Barnes Wallis pe gînduri. Făcea planuri și proiecte, îmbunătățind încetul cu încetul, în chip științific,

modelele pe care ar fi dorit să le vadă fabricate. Fără să fie o personalitate de prim plan, Wallis nu era un necunoscut în lumea aviației britanice. La Wickers, unde lucrase ca proiectant în cursul primului război mondial, își păstrase relațiile. În perioada aceea elaborase planurile unui dirijabil, R.100.

Wallis auzise spunându-se că statul-major se interesează din 1939 de o nouă bombă de 1 000 de livre. Câteva bucăți fuseseră chiar comandate la șase luni după începutul războiului, cu toate că teoria preconiza o multitudine de bombe mici. Personal nu era de acord, voia piese mari, bombe foarte mari, dar n-avea nici o influență și încă și mai puțină putere.

Într-o casă veche din Burhill, în apropiere de Weybridge, unde se găseau atelierele lui Wellington, el desena pe atunci planurile cîrmelor unui nou avion — Warwick. Acasă, în afara orelor de birou, își imagina bomba cea voluminoasă: va fi din oțel special, cu o formă aerodinamică și va cîntări 10 tone, din care 7 va fi greutatea explozivului. Aruncată de la foarte mare înălțime, ea va dobîndi, înainte de a atinge solul, o puternică accelerație. Înainte de a exploda, se va infunda pînă la o adîncime de 35 m. Totul în jurul imensului crater, pe o rază mare, va fi distrus ca de un cutremur de pămînt.

Curînd Wallis nu se gîndea decît la marile baraje germane care furnizau energie unei părți din industria de război. Să le distrugem! O lovitură de maestru, care ar apropia cu luni de zile sfîrșitul războiului. Aceasta îl determină pe proiectant să calculeze forța de rezistență a materialelor care erau folosite la construcția lor. Cumpără cărți științifice și chiar ziare care relatau accidentul suferit de stîlpul podului Waterloo în 1935.

Wallis se izbi de lipsa de înțelegere și de încredere a birocraților; ca toți inventatorii, trecu de la exaltare la descurajare. Englez fiind, era perseverent. În cele din urmă un om se interesează de proiectele lui: Arthur Tedder, viceamiral al aerului, atașat pe lingă White Hall. Acesta, fără să se bucure de mare influență, cel puțin la începutul războiului, se ducea la birou să-și fumeze pipa și să înnegrească hîrtii. Mai tîrziu avea să devină mareșal al R.A.F. și șeful statului-major al aerului.

Tedder începu să vorbească în anturajul său de invențiile și de ideile lui Wallis. Ceva îi ajunse la ureche lordului Beaverbrook, ministru însărcinat cu producția de avioane.

Energie, iute în adoptarea hotărârilor, preținzînd executarea neîntîrziată a proiectelor acceptate, lordul Beaverbrook îi vorbi despre Barnes Wallis, despre ideile și planurile sale lui sir Wilfried Freemann, mareșal al aerului, însărcinat la Ministerul Industriei Aviatice cu execuția proiectelor. Într-o dimineață din februarie 1943, Wallis a fost convocat. Timidul proiectant se îndreptă spre minister, unde ajunse la orele 9. O oră mai tîrziu ieșea cu un suris pe buze, dar puțin îngrijorat. Primise ordin să pună în fabricație faimoasa sa bombă de 10 tone. Sir Freemann, căruia îi ceruse în acest scop cinci luni și tot sprijinul necesar, îl prezentase lui sir Charles Craven, atotputernicul stăpin al uzinelor „Wickers“. De atunci, inginerul Barnes Wallis a fost respectat, ascultat, dar omul era prea modest pentru a deveni încrezut. În primul rînd trebuia să realizeze o bombă-tip. „Victory“ a fost numele care i s-a atribuit, dar aviatorii au botezat-o Tallboy — băiatul bine făcut. Bomba trebuia executată dintr-un oțel special, foarte dur, iar în Anglia nu existau decît două oțelării care puteau să-l toarne. Dificultatea era că trebuia să se obțină un metal atît de rezistent, încît să poată străpunge solul sau o cuirasă fără să se deformeze; detonatorul nu trebuia să amorseze explozivul la șocul produs de lovitură, ci după aceea, sub pămînt sau sub cuirasă. Wallis se deplasă în uzinele care aveau posibilitatea să-i satisfacă aceste pretenții, discută cu directorii. Ulterior trebui să găsească alte uzine în stare să „termine“ bomba și să o umple cu un nou exploziv, R.D.X. O bombă pe lună de uzină, acesta era programul său de fabricație.

Mai trebuia învinsă și o altă dificultate, dar aceasta nu intra decît indirect în atribuțiile lui Wallis: transportul bombelor V. Doar Lancasterele erau în stare s-o facă, și chiar și la ele instalația de fixare a bombelor de sub carlingă trebuia transformată, fiecare avion Lancaster neputînd transporta decît una singură. S-au gîndit și la vehiculul care să transporte pe aerodrom bomba pînă la avion.

În sfîrșit se construiră primele bombe *Tallboys*. Wallis privi cu satisfacție monștrii de oțel albastru deschis. Erau zvelte, cu un profil aerodinamic, lungi de 21 de picioare, grele de 12 030 de livre. Prima a fost lansată de un Lancaster de la înălțimea de 20 000 de picioare. Viteza sa a atins-o repede pe cea a sunetului, apoi a depășit-o. A doua, puțin modificată, pătrunse în sol pînă la 80 de picioare.

În cele din urmă veni și ziua încercării nedisimulate a unui Tallboy încărcat cu explozivul R.D.X. S-a urmărit controlarea efectelor sale distructive cu aparate de genul seismografelor, așezate la diverse distanțe.

— Trebuie așezată o cameră de luat vederi la sol, propuse un ofițer.

— Bine. Dar unde?

— În centrul țintei. Este sigur că acest punct nu poate fi atins. Camera o vom recupera.

— Bine, spuse Wallis. Aveți dreptate.

Tallboy căzu exact în centrul obiectivului, pulverizând camera! În jurul rămășițelor ei se formă un crater cu diametrul de 33 m, adînc de 27. Rezultat concludent.

Bomber Command folosi primele bombe Tallboys împotriva tunelului Saumur, pe unde trebuiau să treacă garniturile de tren transportînd o divizie de blindate pe care germanii o dirijau spre nord de Bordeaux. Dealul străpuns de tunel a fost perforat de o bombă care a explodat pe calea ferată. O alta a produs îngrămădirea a tone și tone de pămînt la intrarea tunelului. Rezultatele au fost impresionante.

Amiralitatea cedă în fața evidenței. Trebuia să găsească un alt mijloc în locul avioanelor Barracuda dacă voia să scape definitiv de acest *Tirpitz*, care împiedica Flota metropolitană să ridice ancora pentru mările orientale, unde luptele continuau. Pe de altă parte, două mari convoaie urmau să se încrucișeze în Arctica, J.W.60 și R.A.60, fiecare de cîte 30 de vase. Traversarea era prevăzută în răstimpul 15 septembrie—6 octombrie. Se temeau de o ieșire a *Tirpitz*-ului. Cuirasatul *Rodney* era gata să ridice ancora pentru a-l apăra pe J.W.60, care trebuia să transporte materiale în Uniunea Sovietică plecînd de la Loch Ewe.

*Joint Planning Staff*¹ de la Londra dezbătu situația. „Modalitatea cea mai convenabilă pentru lichidarea *Tirpitz*-ului este folosirea bombardierelor grele care vor ateriza și se vor alimenta în Uniunea Sovietică“. Aceasta a fost concluzia conferinței. Da, dar sovieticii vor accepta aterizarea pe bazele lor septentrionale a bombardierelor engleze plecate din Scoția? Statul-major al aviației engleze îl consultă pe Eisenhower, care era autoritatea supremă pentru toate forțele de bombardament. La 2 septembrie Eisenhower se

¹ Statul-major combinat însărcinat cu pregătirea planurilor.

declară de acord. La rindul lor, sovieticii promiteau ajutorul lor. Din acest moment, evenimentele se precipitară.

Mareșalul aerului, sir Arthur Harris, comandantul-șef al lui Bomber Command, elaboră planul: va folosi un număr mic de avioane Lancaster, dar îi va da fiecăruia cîte una din aceste noi bombe Tallboys de 12 000 de livre. Dacă o singură bombă atinge *Tirpitz*-ul, ea va străbate puntea blindată și va exploda în compartimentele de sub punte. Va fi sfîrșitul animalului!

În această perioadă escadrilele lui Bomber Command acționau cu maximum de eficiență. Bombardarea uzinelor, barajelor, porturilor, canalelor, rampelor de lansare ocupa echipajele fără să le îngăduie un repaus prea mare. Printre aceste escadrile, două, 617 și 9, specializate în distrugerea barajelor germane — poreclite chiar *dam busters* (spărgători de baraje) —, deveniseră celebre prin rezultatele obținute. În fruntea lor se află comandantul de aripă J.B.Tait. În vîrstă de douăzeci și patru de ani, născut la Glamorgan în Țara Galilor, Tait era omul cel mai liniștit, cel mai calm cu putință. Trebuia să-i vorbești de avioane, bombe, viteze, derivă, obiective pentru a-l vedea însuflețindu-se și chiar și atunci rostea minimum de cuvinte posibil. S-ar fi spus că e un gînditor sau un poet mereu pierdut într-o reverie. Cu ocazia fiecărei misiuni, înainte de a pleca, studia în amănunțime traseul și mijloacele de a atinge obiectivul. După aceea nimic nu-l mai oprea. Putea să vadă prăbușindu-se avionul unui prieten lovit de A.A. germană; nici un mușchi de pe fața sa nu se clintea. Îl puteai crede lipsit de sensibilitate. Nu era decît o aparență, rezultatul unui extraordinar control asupra lui însuși. Aceste calități îl făceau unul dintre cei mai buni șefi de escadrilă din Bomber Command.

Șeful lui, onorabilul Ralf Cochrane, cel de-al treilea fiu al unei nobile familii scoțiene, era un om seund, slab, vioi. Ochii lui adînc infundați, marcați de riduri, îi fixau cu o privire tăioasă pe piloți atunci cînd le cerea să plece într-o misiune periculoasă. Întrucît știau că Cochrane studiasse cu grijă toate planurile, încrederea pe care i-o acordau era unanimă. În cursul primului război mondial, Cochrane lucrase în Royal Naval Air Service împreună cu Wallis. Îl cunoștea deci de mai bine de douăzeci de ani, îi urmărisese cercetările și-l încurajase chiar atunci cînd suferise eșecuri.

Mareșalul aerului sir Arthur Harris și vicemareșalul aerului Ralph Cochrane organizară noul atac împotriva *Tirpitz*-ului.

Cochrane plecă pe calea aerului de la Bawtry, unde își avea cartierul său general, în Lancashire la Woodhall Spa, la baza escadrilelor 617 și 9.

— Tait, spuse el, interpelându-l pe comandantul de aripă, vei scufunda *Tirpitz*-ul!

Tait nici nu clipi, de parcă l-ar fi anunțat că echipa de fotbal a escadrilei 617 — al cărei căpitan era — va juca împotriva echipei regimentului Lancashire.

Ralph Cochrane prezintă dificultățile atacului. Mai întâi distanța: era mare, peste 3 000 de mile dus și întors. Bombele, un Tallboy de fiecare Lancaster, erau în număr suficient pentru 617 și pentru escadrila 9, care i se va alătura.

Tirpitz este ancorat în fiordul Alta, mai precis în fiordul Kaa. Greutatea este să ajungi prin surprindere deasupra obiectivului. Barracudele lui Royal Navy eșuaseră, fiind prea lente. Germanii au instalat pe malurile fiordului, foarte îngust, un soi de conductă. Era suficient să deschidă robinetele ca să se ridice o perdea de fum. Alte instalații fumigene se aflau pe bord. Ecranul de fum făcea nava invizibilă în cinci până la opt minute. Trebuia să se ajungă înainte.

— Am înțeles, sir.

Și Tait, scurt la vorbă, se îndreptă spre barul bazei Woodhall. Se instalează pe un taburet și comandă un whisky. Bînd cu înghițituri mici, se gîndea la noul obiectiv. Se gîndise deja de cîteva ori la *Tirpitz*, dar vasul părea să fie rezervat lui Royal Navy. Și iată că i se oferă o astfel de trufandă! Se îndreptă spre sala hărților. Măsură distanța, dus și întors, aproape 3 000 de mile. Un Lancaster încărcat cu bombe n-a parcurs niciodată nici măcar jumătate dintr-o asemenea distanță. Tait hotări să facă o probă a consumului de carburant. Chiar a doua zi va trimite trei Lancastere, încărcate cu bombe, le va încadra cu echipajele cel mai puțin experimentate pe care le va putea găsi. Dacă acestea vor reuși, celelalte vor avea asigurată marginea de toleranță. După ce și-au făcut plinul cu benzină, cele trei bombardiere pleară în zbor în jurul Angliei. Trebuiau să parcurgă exact distanța dintre Scoția și fiordul Alta. Un alt Lancaster a fost trimis cu jumătate din plinul de benzină, pe aceeași rută, dar fără bombe. Acest zbor trebuia să indice cantitatea de carburant necesară pentru înapoierea în Anglia.

Cînd avioanele aterizară, aproape fără benzină, Tait constată că nici unul nu străbătuse distanța necesară. Concluzia: *Tirpitz* este în afara razei lor de acțiune. Îl informă și pe Cochrane, înapoiat la Bawtry.

Vicemareșalul aerului reveni imediat.

— Deci, spuse el, așa nu merge. Nu face nimic. Am luat alte măsuri. Privește harta aceasta. Aici este Iagodnik, în Uniunea Sovietică, la aproximativ 20 de mile de Arhanghelsk. Aerodromul e situat pe una din insulele riului Dvina. Cu sovieticii am aranjat totul. Aterizați la Iagodnik, faceți plinul cu carburant, vă îndepliniți misiunea, vă înapoiați la Iagodnik, din nou plinul și înapoi în Anglia. Două avioane Liberator transportînd personal tehnic și piese de schimb vor însoți Lancasterele. Aeroportul este la 600 de mile de obiectiv. De acord?

— De acord, sir. Cînd trebuie să plecăm?

— În seara zilei de 11 septembrie. Veți decola de aici cu 39 de Lancastere, 13 transportînd mine, celelalte fiecare cîte un Tallboy. Două avioane Liberator vor transporta armele și munițiile necesare. În funcție de situație, voi ordona bombardarea obiectivului înaintea aterizării în Uniunea Sovietică. Posibilitatea există.

Statul-major voia ca raidul să coincidă cu plecarea convoiului J.W.60 de la Loch Ewe, prevăzută pentru 15 septembrie.

Or, la 11 septembrie vremea era proastă și deasupra *Tirpitz*-ului se semnală un plafon de nori foarte jos. În consecință, Cochrane ordonă: mai întîi aterizarea în Uniunea Sovietică.

La 11 septembrie seara, cele două escadrile încărcate cu bombe își luară zborul. Traversînd Atlanticul, urcînd către Arctica, ajunseră în amurg deasupra coastelor Norvegiei. Survolară teritoriul suedez, golful Botnic și Finlanda pentru a intra în cele din urmă în spațiul aerian al Uniunii Sovietice. După informațiile meteorologice, Tait trebuie să găsească un strat de nori la mai mult de 300 m — or, acesta acoperea teritoriul începînd de la o înălțime mult mai mică, încît nu putea vedea nimic. În pofida optimismului său natural, se întrebă cîte din echipajele sale vor fi prezente la întîlnirea de la Iagodnik. În cursul acestei lungi călătorii, bombardierele sale se împrăștiaseră și, după oboseala lui și a echipajului își imagina starea celorlalți. Zburînd la 120 m deasupra pădurilor, stepei și a pămîntului pustiu, fără dru-

muri, fără sate, Tait îl cerceta din ochi pe Arthur Ward, operatorul radio, care încerca să stabilească contactul cu Iagodnik. Deodată, canadianul Daniel, a cărui misiune era să vizeze obiectivul și să lanseze bomba, strigă: „Aici e un rîu!“ Tait se lăsă mai jos, suficient pentru a vedea un Lancaster care ateriza și alte două care se roteau deasupra aeroportului. Cinci minute mai târziu lua și el contact cu solul.

Socoti imediat numărul avioanelor care lipseau: peste 20! Era un dezastru, pentru că nici unul nu putea avea carburant pentru mai mult de o jumătate de oră de zbor. În jumătatea de oră care urmă, aterizară 7 Lancastere și cele două Liberator.

Echipajele, care zburaseră toate peste 12 ore, erau epuizate. Momentan lipseau 13 avioane și nici unul dintre ele nu se mai putea afla în aer. Într-un fel de colibă pusă la dispoziție de sovietici, Tait aștepta știrile. Nu simțea nevoia să doarmă, nici măcar nu se gîndea s-o facă. Se va odihni atunci cînd sovieticii îl vor informa despre soarta avioanelor aterizate sau zdrobite undeva pe acest pămînt care i se păruse pustiu. Un interpret rus îi comunică în sfîrșit: „Un Lancaster a fost găsit. Nici un accident“. În ora care a urmat interpretul a revenit de mai multe ori spunînd: „Un Lancaster găsit“... Tait își făcu din nou socoteala. Toate aparatele sale ajunseseră în Uniunea Sovietică, dar erau răspîndite pe diferite aerodromuri, destul de îndepărtate unul de celălalt. Sovieticii făcuseră minuni pentru a le repera, proteja și informa. „Rapiditatea aceasta este extraordinară, îi spuse Tait lui Daniel. În Anglia noi n-am fi putut face așa ceva“. De fapt, două aparate din escadrila 617 și patru din escadrila 9, căzute în mlaștini, au fost scoase din competiție, întrucît nu se puteau repara într-un timp atît de scurt. După o scurtă odihnă, Tait zbură pe un aparat sovietic, de model vechi, spre diversele aeroporturi. Concentrarea aparatelor se făcu la Iagodnik, și echipajele trecură numaidecît la pregătirea atacului. Din păcate, ploua și aerodromul nu era decît un cîmp imens înnoiroiat.

Pe data de 15 apăru, pe un cer fără nori, un soare palid. Un avion de cercetare plecase mult înaintea zorilor. Cînd reveni, și pilotul anunță „tîmp frumos peste fiordul Alta“, toate echipajele erau deja îmbarcate. Cîteva minute mai târziu, 28 de bombardiere Lancaster își luau zborul către vest. Cinci au rămas la Iagodnik pentru reparații. În cap, Tait zbura cu o viteză redusă pentru a permite avioanelor să i se ală-

ture și să intre în formația de atac. Comunicările radio erau strict interzise. Pentru a nu fi detectați de instalațiile de radar inamice, urmăreau relieful colinelor menținându-se la altitudinea de 300 m. Trecură pe la sud de lacul Enare. Mălurile sale erau pe mari distanțe înghețate. În continuare survolară platoul pustiu al Finmark-ului. Zgomotul motoarelor speria turmele de reni. La 100 km de țintă, Tait luă altitudine, 3 500 m; în spatele lui, Lancasterele își păstrau formația de atac.

Fiordul Alta era acum aproape, și ei zăriră falezele fiordurilor, care se decupau ca pe una din machetele pe care le studiaseră atît de des. Tait se gîndea la ecranul de fum. Trebuia să ajungă înainte. Spera ca posturile de observație germane să fie instalate doar pe insulele Seiland și Stjernøy, gata să facă față unui atac venit de pe mare; el intenționa să iasă brusc deasupra fiordului și să-și lanseze Tallboy-ul pe navă. Acum înainta cu toată viteza, motoarele vijilau și țevile de eșapament înroșite lăsau în urmă o diră lungă, albă. I se părea că vacarmul motoarelor trebuia să se audă la mari distanțe dedesubtul lor în toate direcțiile.

La cinci minute de obiectiv văzu primele coloane de fum ridicîndu-se deasupra fiordului; și deodată A.A. instalată pe înălțimile din jurul fiordului Alta intră în acțiune.

Tait era la trei minute de obiectiv, secundele i se păreau interminabile... Încă două minute...

Daniel, instalat în nasul Lancasterului, își ținea respirația. *Tirpitz* era acolo, puțin mai în față, sub fuioarele de fum care se destrămau, se reînfrîpau, se împleteau: *Bomb sight on!*² Ceea ce *Tirpitz*-ului dispăruse în fum, dar virfurile catargelor aveau să mai fie deasupra valurilor negricioase cîteva secunde, după care va fi prea tîrziu. În momentul acela Daniel apăsă pe declie și Lancasterul ușurat făcu un salt. Tait își încleștă mîinile pe comenzi și viră într-o clipită pentru a evita schijele obuzelor A.A.

Sub ei, bomba enormă cobora, cobora, repede, din ce în ce mai repede... Tait, Daniel nu se mai gîndeau la ea. Nu mai puteau face nimic... Dar cum se descurcau oare ceilalți? Și ei își aruncau Tallboy-ii lor în vuietul exploziilor și în fum. Tait aruncă o privire spre fiord. I se păru că o bombă atinsese pămîntul, foarte aproape de *Tirpitz*. Era destul ca să-l avarieze considerabil. Dar nu putea să aprecieze în ce

² Atenție, se lansează bomba! — *Nota trad.*

măsură. Observă câteva Lancastere care nu-și lansaseră încărcătura revenind deasupra țintei, dar fumul care acoperea fiordul era negru ca smoala. Nu se mai vedea nimic, nici țărmurile fiordului, nici catargele *Tirpitz*-ului.

Toți se angajară pe ruta de înapoiere spre Iagodnik. Când aterizară, Woods, ofițer din echipajul unui bombardier, afirmă că a văzut Tallboy-ul lui Tait lovind *Tirpitz*-ul în plin. Era prea frumos ca să fie adevărat. N-a fost crezut. Sovieticii surtiseră îngăduitor. Pentru ei, atacul britanic se soldase cu un eșec. Câteva Lancastere se înapoiaseră chiar cu bombe. De fapt, aceștia n-au vrut să-și arunce încărcătura oriunde, ei sperau într-un nou atac a doua zi. El n-a mai avut loc.

La 17 septembrie, cu plinul de benzină făcut, avioanele britanice se înapoiară în Scoția. În afară de unul, comandat de Levy, care avea un echipaj alcătuit numai din evrei. Levy avea o mare experiență și obținuse succese deasupra Germaniei. Din motive necunoscute, el s-a sfârșit pe pământul Norvegiei.

Aflînd de eșecul bombardamentului, Cochrane strigă: „Doar cu un minut mai devreme să fi ajuns și *Tirpitz* ar fi fost al vostru! Știam că afurisitele astea de oale cu fum o să vă încurcel!”

Vicemareșalul nu-l informă pe căpitanul de grup Tait că avea intenția să-i trimită din nou la atac împotriva cuirasatului german.

Două nopți mai târziu, Tait și echipajele sale se găseau deasupra canalului care leagă Dortmund de Ems.

CAPITOLUL AL XIX-LEA

TROMSÖ

Tromsö, situat pe paralela 70, este cel mai nordic dintre porturile norvegiene. Construit pe o insulă, străzile sale coboară lin către chei. Strada principală Kirkegaten, lungă, prost pavată, mărginită de case de lemn neglijent aliniat, dă oraşului aspectul unei mici localităţi din Far-West. Îndesate în faţa fabricilor de conserve de peşte, cuterele robuste şi masive aşteptau sezonul de pescuit în largul insulelor Lofoten; mai elegante ca formă erau navele pentru vînatul focilor şi balenierele, ale căror posturi de observaţie păreau nişte felinare. Frigul şi vîntul goneau mirosurile puternice emanînd de la ramele de lemn pe care heringii tăiaţi în bucăţi de aceeaşi mărime se uscau asemenea frunzelor de tutun. În timp de pace, străzile din Tromsö erau străbătute de familii de laponi, îmbrăcaţi ca de sărbătoare, greoi în veşmintele lor brodate, încărcate cu fireturi colorate. Veneau la oraş să vîndă blănuri şi să cumpere fleacuri.

În acest octombrie 1944 nu se mai vedea nimic din toate acestea. Vasele erau dezarmate, coşurile uzinelor nu mai fumegau. Peşte era puţin. Străzile din Tromsö erau pline de refugiaţi veniţi din Finmark. Vreo zece mii au şi trecut prin oraş. Ei şi-au părăsit casele, corturile, colibele, turmele de

reni, bărcile. Totul va fi distrus, incendiat de către trupele germane, care dau înapoi în fața armatei sovietice venite din direcția Murmansk. Pământul lor înghețat ardea. Fugind spre sud, ei au traversat brațul de mare cu feribotul sau în bărci, sperînd să găsească pe insulă puțină liniște.

În această retragere pe care au încercat să o organizeze pentru a împiedica deruta, au mai traversat Tromsø și 15 000 de soldați ai Wehrmachtului. Primăria, biserica, casele, antrepozitele, spitalul au fost ocupate, înșesate de soldați, de refugiați, de necunoscuți.

D-I Ellig, directorul Crucii Roșii, în ciuda eforturilor sale, fu copleșit de această maree umană. Peter Larsen, primarul orașului, și cîțiva quislingi, observînd cum stăpînii lor de ieri iau atît de repede înfățișarea unor învinși, erau consternați; patrioții începeau să ridice capul. Libertatea lor era precum apa, care primăvara curge tainic sub zăpadă, ca floarea care, spărgînd întinderea albă, își etalează culorile; ei simțeau ziua cea mare aproape, o așteptau. Gîrbovit, diform, strîmb, Egie Lindberg vedea venind această zi cu oarecare părere de rău, nu pentru că a contat pe victoria hitleriștilor, o! nu, dimpotrivă, dar omul acesta neînsemnat, modest s-a obișnuit cu viața periculoasă pe care o ducea din 1942. Angajat la stația meteorologică, ale cărei ferestre dădeau spre strîmtoaarea ce desparte insula Tromsø de insula Kvaløy, Lindberg avea un post de emisie; el se afla în legătură permanentă cu englezii. Cele mai multe dintre emisii le transmitea din mansardele spitalului, unde putea intra oricînd. Germanii nu-l puteau bănuî pe suferîndul acesta, care mergea șontic, șontic.

În fața stației meteorologice, de partea cealaltă a strîmtorii, la un kilometru distanță de țarm, o fermă care aparținea țăranului Harald Ericksen servea ca refugiu unei familii norvegiene pe nume Wibe. Funcționar la banca unde Peter Larsen era director, patriotul Wibe nu putuse locui mai departe în casa acestui trădător. Închirie deci două camere la Ericksen, pe insula Kvaløy. Acolo aștepta, împreună cu familia, sfîrșitul furtunii. Soția sa, blonda Gînvor, era fericită în acest colț pustiu, departe de atmosfera încordată a orașului. Cu puținul pe care-l producea ferma, ea își va hrăni copiii — patru la număr, dintre care ultimul, Knit, avea abia un an. Noaptea erau tare înghesuiți în mica locuință, dar ziua, copiii mai vîrstnici, Erik, de zece ani, blond, zburdalnic, și sora sa Kari, se jucau pe pantele care coborau în Kvaløy-

sundet. Seara, familia se strîngea în jurul postului de radio și — fără nici o opreliște — ascultau B.B.C.

La începutul lunii octombrie, vase de transport deșertară în strîmtoare, în dreptul fermei, foarte aproape de mal, tone de pămînt și grămezi de pietriș. Nici Egie Lindberg, deși urmărea cu atenție tot ce se întîmpla, nici familia Wibe nu acordară atenție acestor manevre.

La 15 octombrie, Egie Lindberg își redacta, fără convingere, meteograma cotidiană. Adeseori își ridica visător capul, lăsînd privirea să-i plutească peste Kvalöysundet, unde nu se afla nici un vas; peste munții îndepărtați, cerul cenușiu, aproape alb, ca și culmile dinspre Suedia, o natură încremenită, cu contururi vagi, învăluită în ceață, aproape ireală.

Deodată observă un mic torpilor cenușiu. Etrava sa tăia lin urzeala de mătase irizată a apei. În siajul lui înainta o masă compactă, fumegîndă, de catarge, coșuri, tunuri. Era o mare, o uriașă navă de război, încadrată de remorchere care păreau că în același timp o conduc și o susțin... În fața fermei lui Ericksen totul se opri. Manevre, semnale de fluier, apeluri. Remorcherele se îndepărtară și Lindberg putu să vadă mai bine forma cuirasatului, amănuntele artileriei sale.

Tirpitz, nu poate fi decît *Tirpitz*!

Fiordul Alta în care a fost pînă atunci cuirasatul nu se află decît la 80 de mile de Tromsø. Imediat Lindberg se gîndi să-i informeze pe englezi. Dar trebuia să aștepte ca bastimentul să se oprească, să-și arunce ancorele. Îndată după aceea se va duce la spital, de unde va trimite un mesaj: „*Tirpitz* prezent la Tromsø“. În fața lui, la Köybotten, nava manevra încet, încet, pentru a se întoarce cu prova spre mare. Larsen auzi loviturile enormelor verigi ale lanțului ancorei care zornăiau în nărilor de ancoră.

Günvor Wibe spăla rufe. Urechea ei era obișnuită cu zgomotele mării, cu tăcerile ei. Alergă pînă la peron. Acolo îl văzu pe Erik, care o ținea pe Kari de mîină. Privind nava imensă, copiii uitaseră de mîingea care zăcea la picioarele lor. Pentru ei spectacolul era nou. Günvor a înțeles, era sfîrșitul păcii și liniștii în acest colț de pămînt norvegian. De vreme ce ei erau aici, în preajma fermei aveau să fie instalate baterii antiaeriene. Urmau să vină soldați, poate poliție; vor fi goști. Se gîndea și la aviația engleză, care nu va întîrzia să intervină...

În seara aceea, familia Wibe nu mai ascultă B.B.C.-ul înainte de a se culca și închise bine ușile.

A doua zi Gönvor văzu cîtiva mateloți debarcînd și apropiindu-se de fermă. Își chemă copiii și nu-i lăsă să mai iasă sau îi însoțea cînd ieșeau. Familia Wibe nu a mai avut de atunci înainte decît o singură speranță: să vadă într-o zi *Tirpitz*-ul pornind spre Narvik, Trondheim sau Germania.

Înconjurat de remorchere, *Tirpitz* venea la Tromsø să arunce ancora, pentru ultima dată. În cursul traseului scurt dintre fiordul Kaa și Tromsø, străbătut cu o viteză redusă, comandantul Wolf Junge a privit adeseori cu tristețe, de la înălțimea postului său de comandă, prova navei sale. Acolo era, ascunsă sub prelată, o gaură enormă. Junge știa, la fel ca și marea familie a navei, că *Tirpitz* nu mai era un bastiment, ci un olog, un mutilat. La 15 septembrie, bombe uriașe, de mărimea coloanelor publicitare pe care se afișează în orașe programele de teatru și concert, fuseseră lansate de către bombardierele engleze. Multe căzuseră în apă, pe uscat, săpînd cratere adînci și distrugînd totul pe o rază mare — se cutremura pămîntul! Una din primele bombe a atins puntea prova, la tribord. A explodat sub punțile navei, lăsînd în urmă această gaură colosală în care s-ar fi putut adăposti o șalupă. Și totuși Junge se putea socoti fericit că vede *Tirpitz*-ul plutînd, cu artileria nevătămată. Nu s-ar fi întîmplat așa dacă un telefon dat de un subofițer al Wehrmachtului de la Kautokeino nu l-ar fi pus în stare de alarmă — omul numărase 33 de bombardiere inamice. Au avut cîteva minute la dispoziție pentru a pune în funcțiune dispozitivul fumigen de protecție; bateriile antiaeriene dispuse pe înălțimi fuseseră și ele puse în stare de alarmă. De la apariția formației inamice, la aproximativ 25-30 km, locotenent-comandorul Alfred Fassbender, ofițerul cu artileria, a putut să dezlănțuie un tir de baraj, pe zone, cu Cezar și Dora, cum se numeau turelele dinspre pupă. Fassbender a apreciat înălțimea avioanelor la 3 000 m. I s-a părut că primele obuze au explodat prea jos. În momentul acela bombardierele și-au sporit viteza. La 12 km tunarii au început să-și occhească obiectivele; fără a se clinti, formația și-a păstrat dispozitivul de atac. După aceea, bombele enorme care au căzut au făcut să țîșnească gheizere de apă și noroi, care i-au orbit pe servanții artileriei ușoare. Două ghinioane au acționat împotriva *Tirpitz*-ului: în ziua aceea nu sufla vîntul, astfel că fumul nu a acoperit destul de repede cuirasatul. O bombă apreciată la 5 tone a atins tribordul la provă, provocînd gaura aceea enormă. Toate

compartimentele din prova peretului blindat au fost distruse. Din momentul acela viteza *Tirpitz*-ului era redusă la 8 noduri, cel mult 10. A înainta mai repede însemna a supune suprafața plană a panoului blindat la o presiune a apei care-i depășea rezistența.

Tirpitz mai mergea încă, dar domol, nu mai putea să alege.

Or, trebuiau să-l îndepărteze de armata sovietică, care începuse o ofensivă în direcția Capului Nord. Marele-amiral Dönitz hotărî să transforme cuirasatul într-o fortăreață stabilă, și Hitler îi aprobă planul. Ordinul acesta satisfăcea în parte intențiile sale privind dezarmarea marilor bastimente. Conformîndu-se instrucțiunilor contraamiralului Rudolf Peters, o misiune compusă din amiralul Lasto-Pilarküster, locotenent-comandorul Müller, comandant-secund al artileriei, comandorul Riede și locotenent-comandorul Brützer, ofițer de navigație, a fost deci însărcinată să găsească pe coasta norvegiană un loc cu o adîncime de aproximativ 12 m. Relieful fundului, pe circa 200 m, nu trebuia să fie accidentat. Astfel, *Tirpitz*, așezat pe un fund de stînci și devenit fortăreață, nu putea să fie răsturnat chiar dacă era lovit de bombe. Trebuia însă ca tunurile sale să apere o poziție importantă! Hărțile norvegiene fiind de cele mai multe ori inexacte — deseori coasta se contura sub chipul falezelor perpendiculare peste apă cu mari adîncimi —, sublocotenentul Schmitz, plecat la bordul unui vas hidrografic, avu destule dificultăți pentru a găsi acest loc situat la vest de Tromsø, în fața insulei Kvaløy. Contra-amiralul Peters veni să recunoască poziția de ancorare, care corespundea exigențelor impuse.

Aici, adîncimea era de 11 m la provă și 12 la pupă, sub mijlocul vasului era o groapă de 17 m, pescajul *Tirpitz*-ului era pe atunci de 10 m. Pentru a nivela fundul, vasele de transport deșertară tone și tone de pietriș.

Mecanicii devenind inutili, a doua zi după sosirea la Tromsø, vedete remorcînd bărci transportară pe uscat 600 de oameni, care intrară sub ordinele inginerului-mecanic căpitan Walter Sommer, pînă atunci răspunzător pentru turbine și cazane. Pe bord rămîneau 1 700 de ofițeri, subofițeri și mateloți, artileriști, electricieni, personal însărcinat cu serviciul de siguranță, bucătari, mateloți de punte. Însuși statul-major fu modificat. La 4 noiembrie, comandorul Junge debarcă, trecînd comanda comandorului Robert Weber, cel care în

cursul unei serbări date pe bord se travestise în Hitler. Robert Weber, comandantul artileriei, deveni comandantul vasului. În subordinea sa directă se aflau aghiotantul, căpitan Heinz Guldennig, secundul său, locotenent-comandorul Willi Müller, locotenent-comandorul Theodor Fahr, căpitanul Alfred Fassbender, însărcinat cu A.A., și șaiszeci de ofițeri de toate gradele.

Mulți erau noi pe bord; cei vechi încercau să-i pună la curent cu o mie și una de lucruri privind această navă imensă. Moralul era foarte scăzut. Fiecare avea impresia că se apropie sfârșitul.

Wehrmachtul evacuase Franța și Italia. Armata americană atinsese Aix-la-Chapelle. Himmler crease Volkssturm-ul. În fine, cele mai multe dintre navele de război care mai rămăseseră se dezarmau pentru a vărsa marinarii la infanterie. Semn prost! Unii mai sperau. Se vorbea despre arme secrete care vor face din Anglia praf și pulbere. Toate aceste știri parveneau prin radio până la urechile echipajului de pe *Tirpitz*...

La Tromsø, nava nu mai era lipită de un munte protector, ca la Trondheim sau în fiordul Kaa. În jurul ei nu se aflau decât câteva înălțimi modeste, lanțurile muntoase fiind de parte. În ciuda prezenței unor baterii A.A., amplasate pe uscat, a unui vechi vas de pază a coastelor norvegience, pe care se montaseră piese antiaeriene, aveai impresia că *Tirpitz*, singur, izolat, era la discreția loviturilor inamicului. Plasele de protecție antitorpile, butoaiile cu materiale fumigene sosiseră din fiordul Alta. Începuseră să așeze plasele în jurul cuirasatului, butoaiile de-a lungul țărmlui, dar lucrau fără tragere de inimă.

Toți cei aflați pe bord doreau un singur lucru: să vadă războiul terminându-se repede, pentru a se întoarce la căminele lor, pe care le știau sau și le închipuiau devastate, distruse. Totuși, nici unul nu îndrăznea să-și formuleze această dorință, nici măcar celui mai bun prieten.

Mareșalul aerului sir Arthur Harris, aflind că un avion de pe *Implacable* reperase la 18 octombrie *Tirpitz*-ul, ancorat la 3 mile vest de Tromsø, îl anunță imediat pe Cochrane, care-l convocă pe căpitanul de grup Tait.

Avioanele escadrilelor 617 și 9 se întorceau după un bombardament întreprins în zona Pas-de-Calais împotriva ram-pelor de pe care se lansau V-2.

— *Tirpitz* este acum la Tromsø. Avioanele l-au reperat¹. Pentru noi, situația s-a schimbat; este mai aproape cu aproximativ 100 de mile de bazele noastre decât a fost în fiordul Alta. Studiați posibilitatea unui nou atac.

O dată mai mult Tait se aplecă peste hărți. De la Lossiemouth, Lancasterele puteau să facă cursa tur-retur pînă la Tromsø, dar în caz de vînt potrivnic aparatele ar fi căzut în mare, și Tait nu era omul care să-și asume un asemenea risc. Totuși nu renunță. Erau necesare două tone de benzină în plus, dar aceasta depășea limita de siguranță. Se gîndi la motoarele Merlin 24, montate pe aparatele grupului 5. Ele erau mult mai puternice decât cele ale bombardierelor Lancaster. Le ceru și le obținu. Demontarea motoarelor începu imediat, chiar pe aeroport. În acest timp, la Woodhal mecanicii lucrau zi și noapte, scoțînd vechile motoare de pe Lancasterele lui Tait, pentru a putea să le înlocuiască cu Merlin 24 de îndată ce vor sosi.

— Merlin-urile pe care le-am furat, spunea Tait.

Brown, un pilot din escadrila 617, a fost însărcinat să găsească în Anglia rezervoare lungi și ușoare. Pentru introducerea lor era necesară îndepărtarea turelei din spate a aparatului Lancaster, iar după fixarea rezervoarelor suplimentare, aceasta trebuia readusă în poziția ei inițială. Și nu era încă suficient, greutatea continua să fie prea mare.

Tait obținu aprobarea lui Cochrane pentru suprimarea turelei mitralierei centrale, ca și a blindajelor care-l protejau pe pilot. Aceasta însemna să se supună unui mare risc în cazul unui atac al avioanelor de vînătoare inamice, dar merita să ți-l asumi decât să faci un amerizaj la înapoiere.

În a doua jumătate a lunii octombrie vremea a fost urîtă; avioanele Mosquito și informațiile transmise de agenții secreți prin radio anunțau că peste Tromsø este un plafon foarte coborît; nici vîntul nu era favorabil. Or, după 26 noiembrie, noaptea polară avea să ia Tromsø în deplină stăpînire, în timp ce Tallboys, pentru a fi eficace, trebuiau lansate de la o mare înălțime asupra unui obiectiv vizibil.

Timpul îmbunătățindu-se la 28 octombrie, cele 36 de Lancastere comandate de Tait aterizară la Lossiemouth și, făcîndu-și plinul, plecară neîntîrziat mai departe în direcția

¹ A se reține că englezii nu pomeneau niciodată de agenții secreți. Mulți nu știau de existența lor sau lăsau să se creadă că nu știu.

Tromsö. Aparatele traversară Atlanticul, trecură peste coastele Norvegiei și pătrunseră în spațiul aerian suedez. Tait, temîndu-se de radarurile de la Tromsö, voia să interpună munții între ele și formația sa. Se gîndea și la aviația de vînătoare germană cu baza la Bardufoss. Dacă era numeroasă și ataca Lancasterele, acestea nu s-ar fi putut apăra doar cu turela din spate. Nici unul din aceste avioane de vînătoare nu se arătă.

Cînd a ajuns deasupra lui Tromsö, Tait văzu bine cîirasatul *Tirpitz*, dar vîntul își schimbase direcția și nori negri, foarte joși, venind dinspre mare, înaintau repede spre strîmtoare. Motoarele Merlin 24 au dat — pentru capacitatea lor — maximumul. A fost de fapt o cursă de viteză între ele și vînt. Fiecare secundă conta. Erau orele 14,30. Piloții vedeau *Tirpitz*-ul, dar vedeau totodată pătura de nori care, mai deasă decît cel mai opac dintre ecranele de fum, era gata să-l ascundă. 60 de secunde, 40... 30... Prea tîrziu! Observatorul său bombardier, Daniel, își lînsă bomba în locul în care cu cîteva secunde în urmă văzuse nava și strigă: *Bomb gone!* Tait coborî pentru a constata rezultatul. La interfon îi auzi pe Iveson, Fawke și Knights, care anunțau lansarea bombelor lor. Întrezări și alte aparate care se roteau în cerc deasupra insulei Tromsö pentru a executa o nouă tentativă.

Pilotul Gumbley trecu de patru ori deasupra navei înainte de a-și lansa încărcătura. Un aparat, pilotat de Carey, a fost atins de A.A. a navei și unul din motoare se opri. În ciuda acestei avarii, care putea deveni fatală dacă benzina unui rezervor spart s-ar fi împrăștiat peste țevile de eșapament înroșite, Carey reveni de mai multe ori înainte de a-și lansa Tallboy-ul său. În cele din urmă îl aruncă, fără mare speranță. Un alt motor se opri. Carey văzu acum benzina împrăștiindu-se peste aripi, astfel că el rămase numai cu două motoare întregi. În fiecare secundă Lancasterul putea să se transforme într-o torță, să explodeze... După ce îl informă pe Tait de hotărîrea sa, Carey, lăsînd în urma lui o diră de fum negru, luă direcția Suedia. Nu era prea departe, treizeci de mile. Drumul păru lung! Carey ateriză într-o mlaștină, în apropiere de Porgus. Lancasterul său s-a făcut țîndări, dar echipajul a sărit teafăr pe pămînt.

Fără dificultăți, Tait și camarazii lui au revenit la Losiemouth. Acolo aflară de la un avion de recunoaștere care

a zburat deasupra *Tirpitz*-ului după atacul lor că nava n-a fost atinsă. La Woodhall, Tait găsi un mesaj trimis de Cochran: „Felicitări pentru zborul vostru splendid și pentru perseverența voastră. Norocul nu va favoriza *Tirpitz*-ul întotdeauna. Într-o zi o să-l răpuneți“.

Tirpitz, menținându-se mai departe pe linia de plutire cu întreaga artilerie intactă, își păstra în continuare înfățișarea redutabilă. La 29 octombrie o bombă căzuse totuși în apă, în apropiere de pupa babord, în dreptul celui de-al șaptelea compartiment etanș. Explodind la vreo zece metri de fundul apei, ea a ridicat o masă enormă de apă și de mîl; arborele portelice de la babord a fost deformat și apa a pătruns în tunelul său, dar aceste avarii nu mai aveau consecințe practice pentru că nava nu mai trebuia să navigheze. Banda care s-a produs, de un grad, nu era totuși un semn bun. Imposibilitatea de a ieși în larg, transformarea vasului într-o cazarmă plutitoare afectau moralul echipajului și al ofițerilor mai mult decît o făceau atacurile dușmanului.

Comandantul Robert Weber înțelegea cu atît mai bine îngrijorarea echipajului său cu cît el singur încerca aceleași temeri. Telefonase de mai multe ori la Bardufoss maiorului Esler pentru ca avioanele sale de vînătoare să fie întotdeauna gata să-și ia zborul. Pentru a intra în legătură cu aeroportul Bardufoss trebuia să folosească circuitul intermediar, care trecea prin Tromsø. Weber convocase chiar la bordul *Tirpitz*-ului o conferință pentru a coordona măsurile de apărare între Kriegsmarine și Luftwaffe².

Adunîndu-și ofițerii și echipajul pe puntea pupa, Robert Weber se urcă pe acel podium care slujise de atîtea ori comandanților Karl Topp și Hans Meyer; de acolo le vorbi. Le spuse că *Tirpitz* nu-și pierduse puterea de foc, că bombardierele engleze nu reușiseră la 29 octombrie să-l atingă și că în viitor se va întîmpla la fel. Insistă asupra prezenței celor 30 de Eismeerjäger³ cu baza la Bardufoss, la 70 km în linie aeriană. „Vînătorii aceștia aflați sub ordinele unui as al Luftwaffe, maiorul Esler — omul cu 199 de victorii —, vor apăra nava. Ei vor doborî acele bombardiere grele, încărcate cu bombe enorme, prost apărute împotriva atacurilor

² Aviatorii germani pretind că această conferință n-a avut loc niciodată.

³ Vînătorii mărilor înghețate. — *Nota trad.*

aeriene", spuse noul comandant al vasului *Tirpitz*, străduindu-se să confere cuvintelor sale o putere de convingere pe care nu o mai aveau.

Robert Weber era unul din cei mai vechi ofițeri de pe bord — se imbarcase la 25 februarie 1941 — și camarazii săi îl cunoșteau prea bine pentru a nu sesiza temerile ascunse în spatele cuvintelor liniștitoare.

După alocuțiunea comandantului lor, pe jumătate convingși, ei se retraseră în tăcere.

— Ați remarcat, spuse un ofițer, în cursul ultimului atac nu s-a mai folosit ecranul de fum. Acum a devenit inutil pentru că englezii au radaruri care permit reperarea navei și prin perdeaua cea mai deasă⁴.

Tirpitz era condamnat. O știa. Ei înșiși erau condamnați, acum, cînd se părea că sfîrșitul acestui război devenea foarte apropiat. Fiecare mai avea însă încredere în norocul său, în steaua sa.

10 noiembrie 1944. Cochrane privi încă o dată harta reprezentînd Tromsø în detaliu; canalele care-l înconjurau venind dinspre mare. Privirea era fixată asupra unei nave desenate, văzută în perspectiva unei proiecții orizontale, lângă insula Kvaløy, *Tirpitz*, acela pe care Lancasterele sale nu reușiseră să-l distrugă.

Cochrane nu era unul din acei mari conducători care își trimit subordonații la moarte fără să se gîndească prea mult. El se întreba dacă este cazul să-i dea lui Tait și echipajelor încă o dată ordinul de a porni, cită vreme el, Cochrane, știa că treizeci de avioane de vînătoare inamice sînt la cîteva mile de locul unde este ancorat *Tirpitz*. „Acum surpriza nu va mai acționa, oamenii de acolo sînt preveniți, se gîndi el. Cînd vor sosi la fața locului, Lancasterele mele vor fi întîmpinate de acele avioane de vînătoare. Mitralierele 303 ale R.A.F. — și nu le au decît pe cele din spate! — nu sînt în măsură să răspundă focului tunurilor montate pe avioanele de vînătoare. În perspectivă, un strașnic masacru!”

Cochrane își cunoștea echipajele. Avea o afecțiune pentru taciturnul Tait, pentru Iveson, Marshall, Dobson, Anning, Knights, Gingles, Castagnola, Sanders, australienii Sayers și Ross și atîția alții; îi admira. Putea, trebuia să-i trimită la pierzanie?

⁴ Era inexact.

Atunci interveni însă un raționament care făcu să se aplece balanța: Churchill, statul-major general, Royal Navy voiau să vadă dispărind puternicul cuirasat cu orice preț. Dacă ieșea și avea norocul să intercepteze un convoi, aceasta ar fi însemnat sute de marinari omoriți, răniți, înecați în apele înghețate ale Arcticii, cargouri încărcate sortite incendiarii, pieirii inevitabile, până la sfârșit mormîntul în fundul apei.

„Dacă timpul permite — pe cer nu trebuie să fie nici cel mai mic nor —, vor pleca“, hotărî el.

A doua zi, la 11 noiembrie, buletinul meteorologic, informațiile despre starea vremii, parvenite de la Mayen, Tromsø, anunțau timp frumos. Din biroul său, Cochrane putea să vadă Lancasterele aliniate în careu în jurul aeroportului, îl vedea pe Tait, într-un maiou în dungi, jucînd fotbal împreună cu camarazii lui. Scrise un bilet și-l trimise căpitanului de grup: „Întrerupeți partida, veniți la mine imediat, așa cum sinteți“.

O clipă mai târziu, Tait, în ținută de fotbalist, se afla în fața onorabilului Ralf Cochrane, „Bert“ pentru echipajele lui.

— Plecați imediat... obiectivul: *Tirpitz*, îi spuse el. Escadrila 9 este la Bardney. Va ateriza la Kinloss și Lossiemouth. Locotenentul de aviație Gavin vă va însoți ca pasager. Buletinul meteorologic anunță timp frumos; dacă se schimbă condițiile, veți fi avertizați la Lossiemouth, în ultima clipă. Dv. veți hotărî.

Lui Tait și camarazilor lui nu le-a trebuit prea multă vreme pentru a-și îmbrăca ținuta de zbor, pentru a decola de la Woodhall Spa cu Lancasterele lor...

Ajungînd la Lossiemouth în seara de 11 noiembrie, șeful bazei îi comunică lui Tait informațiile aduse cu o clipă înainte de un Mosquito: „Fiordurile sînt acoperite de ceață. Nori... La răsăritul soarelui s-ar putea ca ceața să dispară. Se formează gheață...“

Nu era prea încurajator, gheața era unul din cei mai aprigi dușmani ai bombardierelor. O frază îi reținuse totuși atenția lui Tait: „La răsăritul soarelui s-ar putea ca ceața să dispară“.

Tait avea încredere în informațiile meteorologice, dar credea și mai mult în experiența sa, în intuiția sa. Scrută cerul deasupra lui. Senin, presărat cu stele, dar foarte rece. Timp frumos. Discută o clipă cu meteorologii, apoi hotărî: „Plecăm!“.

Pe aeroport se găseau 18 bombardiere Lancaster aparținând escadrilei 617 și 20 escadrilei 9, plus unul pentru locotenentul aviator Gavin. Pe acest aparat, aparținând escadrilei 463, se afla locotenentul aviator pilot Buckham, locotenentul aviator Loftus, care trebuia să minuiască aparatul de luat imagini nr. 1, locotenentul aviator Rogers pentru aparatele nr. 2 și 3. Întregul atac trebuia nu numai filmat de către acești operatori, ci și fotografiat cu aparate automate. Sub fiecare avion exista câte unul⁵.

Duminică 12 noiembrie, dimineața la orele 2,30, motoarele au fost puse în funcțiune; după câteva tunete slabe însoțite de fulgere, raze roșietice se proiectară peste siluetele încă imobile ale aparatelor, peste echipajele care se urcau în carlingi; bătaia regulată, monotonă a motoarelor arăta că totul era gata pentru plecare.

Trecuse un anumit timp de când Tait nu mai zburase pe avionul său E.E. 146 — „D. Dog“, atins și avariat deasupra barajului Kembs. Căpitanul de grup era fericit că se află din nou pe aparatul său, care îi purtase întotdeauna noroc. Echipajul se compunea din: mecanic: A.E. Gallagher; observator bombardier: W.A. Daniel, canadian; operator radio: M.J. Ward; mitralior: H.D. Vaughan; navigator: Ellis; o echipă pe care o formase el însuși și care participase la toate atacurile împotriva *Tirpitz*-ului.

Trecându-și mâna peste aripi, Tait constată că sînt acoperite de brumă, aceasta în pofida peliculei de glycol cu care acoperiseră bordurile de atac. Fiecare Lancaster transporta 7 tone de carburant și 6 tone de bombe. Greutatea totală se ridica la 32 de tone. Era mult. Tait calculase totul, prevăzuse totul, afară de chiciura care îngreua aparatele...

La orele 2,59, pilotul australian A.E. Kell, cu echipajul său de 5 oameni, decolă primul. Din clipa aceea, la fiecare minut un aparat părăsea Lossiemouth.

Tehnicienii se îndepărtară de Lancasterul lui Tait. Acesta decolă și se ridică încet în noapte deasupra mării; erau orele 3,12.

Șapte aparate ale escadrilei 9, acoperite de promoroacă, nu s-au putut ridica, 13 își luară zborul între orele 3 și 3,35. Cele 18 aparate ale escadrilei 617 se aflau toate în aer

⁵ Grație bunăvoinței directorului lui Imperial War Museum am putut vedea aceste filme.

la orele 3,35; aparatul D.V. 385 al lui J. Castagnola încheia formația.

Încet, pentru a economisi benzină, Tait zbura spre Norvegia. După obiceiul pe care și-l făcuse când survola marea, puse în funcțiune pilotul automat și se întinse puțin, pentru un somn scurt. Era mai bine să profite de acest răgaz decât să ajungă deasupra obiectivului obosit de o traversare de cinci ore. Era frumos, zorii zilei înălbeau treptat marea, străbătută de curenți sinuoși. Locul de întâlnire era un mic lac, Tornea Trask, în Suedia, la 100 de mile sud-est de Tromsø. Soarele se ridica luminind coasta înspăimântător de crestată, nenumăratele insulițe, înconjurate de stînci, fiordurile care își înfingeau brațele înăuntrul uscatului. Mai erau cîțiva nori, cîteva zone înnegurate, dar toate acestea trebuiau să se risipească. În mintea lui Tait reveneau cuvintele lui Cochrane: „Norocul nu va favoriza *Tirpitz*-ul întotdeauna... Într-o zi o să-l răpuneți“. Poate va fi de data aceasta?...

În cursul întregului zbor, Tait nu observă nici un aparat. Acum lacul era acolo, sub el și — în așteptare — își putea vedea Lancasterelor executînd un carusel.

Tait își anunță prezența prin cîteva rachete trase cu pistolul „Very“, după care luă direcția Tromsø. Pentru a se feri de radaruri, zbura foarte jos. În spatele fiecărui aparat, mitraliorii vegheau gata să respingă orice atac. Ținta nu mai era decât la 3 minute de zbor. Cvadrimotoarele luară altitudine: 14 000 de picioare. Cerul frumos, minunat de limpede. Încă un lanț muntos și Tait observă insula Tromsø, un pește fără coadă așezat pe o apă metalizată. Virfurile acoperite de ghețuri defilau pe sub aripi și deodată văzu ceva de o formă oblongă, minusculă și neagră, așezat pe o mare lăptoasă: *Tirpitz*! De pe maluri nici un fuior de fum nu se ridica pentru a-l acoperi cu haina sa protectoare.

Aerul era de un calm absolut, totul părea ireal. Tait și piloții lui aveau impresia că sînt minăți, duși către țintă.

Pe mormîntul marinarului nu înflorește un trandafir,
Pe mormîntul marinarului nu crește o floare,
Singura-i podoabă sînt albiu pescăruși
Și o lacrimă vărsată de-o copilă.

CAPITOLUL AL XX-LEA

SFÎRȘITUL CUIRASATULUI TIRPITZ

Sublocotenentul Adalbert Brünner nu este mulțumit. Duminică aceasta, 12 noiembrie, ar fi vrut s-o petreacă pe vas în tihnă, împreună cu camarazii săi, în loc să plece să înghețe pe insula Kvaløy.

Împreună cu prietenul său Norbert Steden și 25 de mate-loți rămăsese 6 săptămîni în cort pe uscat în fiordul Kaa apoi 3 săptămîni în fiordul Alta. Demontaseră instalațiile terestre care mai puteau fi întrebuințate: postul de observație construit pe înălțimile fiordului, care dirija tirul atunci cînd *Tirpitz* era orbit de perdelele de fum artificial. Restul fusese distrus.

Brünner încărcase cea mai mare parte a materialului pe *Nordmark*, iar el însuși debarcase la Tromsø la 5 noiembrie. Felul în care îl primiseră camarazii, cabina lui în care s-a întors pe bordul cuirasatului l-au făcut să uite timpul petrecut în fiordul Kaa, pustiu, abandonat după plecarea marelui cuirasat.

A doua zi după înapoiere, fără să mai aștepte, comandantul Weber l-a însărcinat să stabilească împreună cu căpitanul Kuhnen un post de observație pe unul din munții din jurul insulei Tromsø. Astfel, în fiecare zi, începînd de la 6 noiem-

brie, o echipă sub comanda lui Kuhnen cobora pe uscat, transportând materiale, trasînd drumuri, măsurînd, săpînd pămîntul.

— Nici duminică nu există pe nava asta afurisită! De la înapoierea mea din fiordul Kaa n-am petrecut o singură zi pe vas împreună cu camarazii mei! Îi spuse Brünner lui Kuhnen.

— E necesar ca lucrarea să avanseze. Cu cîteva zile înainte de întoarcerea dumitale am fost atacați de mari bombardiere engleze. Puțin a lipsit să nu lovească nava. Și vom mai fi bombardați. Instalațiile trebuie terminate repede. Astăzi lucrăm numai dimineața și doar la ponton.

Pontonul trebuia să ușureze acostarea și amararea șalupeilor *Tirpitz*-ului. Brünner, în ciuda perspectivei de a-și petrece după-amiaza pe bord, era în continuare indispus. Ziua începuse prost. Ar fi trebuit să părăsească vasul la orele 7,30, Brünner era gata de mult. La pupă, plutonul în formație pentru „ridicarea pavilionului” aștepta. Atîta că uitaseră să-l trezească pe căpitanul Kuhnen! Acesta sosi nemulțumit! De-abia se luminase de ziuă cînd, salutat de o salvă a puștilor, se ridica la pupa *Tirpitz*-ului pavilionul negru, alb, roșu al marinei de război.

Cei doi ofițeri și oamenii lor săriră în șalupă, care porni imediat. De îndată ce au atins uscatul — erau orele 8,15 — Brünner a observat că s-a uitat gustarea. În grabă nu s-au gîndit să arunce în șalupă și coșul cu al nente.

— Să se întoarcă șalupa și să aducă „hale da”, ordonă Kuhnen.

Nu, hotărît, Brünner nu este bine dispus. De cînd s-a sculat toate îi merg pe dos. Nimeni n-avea chef de lucru. Brünner se gîndește la prietenul Steden rămas la căldură, pe vas, în timp ce el îngheață pe acest pămînt negru, acoperit cu polei.

Privi în sus: cerul era pînă în țăriile sale de o mare limpezime. Aruncă o privire scurtă spre *Tirpitz*. Șalupa care trebuia să le aducă alimente s-a plasat alături de flancul mării nave, imobilă, la cel mult 1,5 km.

Deodată, Brünner văzu ridicîndu-se pe o fungă un pavilion galben, albastru, galben. Îi cunoștea semnificația: „atac aerian”. N-are nici o importantă! Nu este prima dată și nu va fi nici ultima! Hai, la treabă, băieți! Brünner împărți munca pe echipe. Se gîndi la șalupa care, reținută de alarmă, nu se putea întoarce.

Trecură treizeci de minute, și deodată o salvă de 380 fu trasă de la tribord de către turela din față. Toți ridicară capul și observară o formație de bombardiere engleze care se apropia, pregătindu-se să-i atace. Era pentru prima dată. Zburau trei câte trei, părînd eşalonate în înălțime.

Artileria mijlocie și celelalte unități de A.A. intrară în acțiune. Bateriile de pe sol li se alăturară. Schijele cădeau.

— Culcați, ordonă Brünner oamenilor săi.

Continua să privească cu mare atenție bombardierele care atinseseră aproape verticala locului. Zburau la aproximativ 4 000 m, înălțime cu puțin superioară bății A.A. ușoare. Nici unul nu părea atins... Iată-le! Brünner văzu cu precizie bombele detașându-se din pîntecul Lancasterelor și coborînd, coborînd, drept asupra țintei: *Tirpitz*...

Inginerul-mecanic Walter Sommer, pe celălalt mal al strîmtorii, aștepta o vedetă care trebuia să-l ducă pe *Tirpitz*, unde comandantul Weber i-a cerut să revină din cînd în cînd pentru a da consultații.

Și Walter Sommer a văzut ridicîndu-se pavilionul „atac aerian“.

— Trebuie să așteptați sfîrșitul alarmei pentru a obține o ambarcațiune. În general nu durează mult. Rămîneți aici, îi spuse căpitanul portului.

Walter Sommer vrea să asiste la atac. Va fi pentru prima dată spectator. În cursul atacurilor succesive ale avioanelor Barracuda în fiordul Alta, în cursul celor efectuate de Lancasterere la 15 septembrie și 29 octombrie trecut era la postul său, în compartimentele de sub punte, și n-a văzut nimic. De data aceasta, pentru a vedea lupta în întregime, pentru a nu pierde nimic, Sommer se urcă repede pe colină. Alergă pînă la o baterie de A.A. Acolo se putea informa de la șeful unității și putea urmări atacul. Îndată observă pe cer 6 puncte scînteind, 6 avioane. Sînt încă departe.

— Sînt Boston-uri, îi spuse Sommer locotenentului de la antiaeriană. Sub 4, pe bord nu se dă alarmă. Se va termina repede.

Aproape că regreta. I se va fura spectacolul pe care-l reprezintă *Tirpitz* trăgînd cu toate piesele și respingînd inamicul?

— Nu, răspunse locotenentul. Am numărat mult mai multe... Cel puțin 18. Lancasterere... și în urma lor este un al doilea val... peste 12... Se apropie.

Tunurile de 380, din față, se deplasează și trag o primă salvă, urmată de a doua, a treia. Tir de baraj pe zone. Locotenentul a plecat. Dă ordine, țintește cu tunurile.

Lancasterele ajung deasupra *Tirpitz*-ului, se pare, la 4 000 m — și bombele enorme se desprind. Sommer le vede limpede coborînd, coborînd, drept asupra țintei...

Comandantul Robert Weber este la postul de comandă împreună cu aghiotantul său, căpitanul Heinz Guldenfenning. Secundul său locotenent-comandorul Willi Müller, ofițer de artilerie, locotenentul Bernard Schmitz li se alătură fără întârziere. De dimineață, de la orele 7,30, i se semnalase pătrunderea Lancasterelor spre sud, în regiunea Bodö. Aveau să fie pentru *Tirpitz*? Nu era sigur. Totuși, Weber a pus în stare de alarmă pe căpitanul Fassbender, un nou venit pe bordul cuirasatului¹. Fassbender era pe *Tirpitz* comandantul artileriei antiaeriene; lui îi revenea sarcina să respingă atacul dacă el va avea loc.

Robert Weber privește în jurul său. Sînt acolo remorchere, un vas norvegian cu artileria sa antiaeriană, care este departe de a fi modernă. Pe cer nici un nor, timp ideal pentru un atac aerian. Duminica aceasta va fi o zi frumoasă dacă va trece fără nici un incident.

— Guldenfenning, ordonă comandantul, cereți posturilor de observație de la Bodö un raport mai clar. Aș vrea să știu direcția luată de englezi, dacă este posibil.

— *Jawohl, Herr Kapitän!*²

Timpul trece. Se ridică pavilionul. Șalupa cu echipa însărcinată să construiască debarcaderul a plecat. Echipetele pentru curățenie lucrau pe punte. Domnește calmul absolut, pacea. Numai de-ar ține așa! Ce duminică frumoasă!

Orele 8,15.

Postul de observație — comandant locotenentul Ham-schmidt — semnalează: „Pătrunderea a 3 Lancaster în apropiere de Mosijoen“; iar Weber știe că informațiile transmise de post sînt întotdeauna foarte precise. Atacul pe care adineauri îl considera foarte îndoielnic acum se conturează.

¹ Căpitanul Alfred Fassbender era pe bord de la 11 aprilie 1944. Printre cei scăpați cu viață din catastrofă, el a fost ofițerul cel mai înalt în grad. La 4 decembrie 1944 a înaintat raportul despre luptă, care a servit drept sursă a documentației noastre.

² Am înțeles, domnule comandant! — *Nota trad.*

Fassbender, fără a aștepta alarma, l-a prevenit pe căpitanul Hellendorn, secundul cu A.A., și pe subordonații lui Fischer și Tschirch să fie gata. Știrea despre un atac aerian probabil circulă în interiorul cuirasatului. De la postul de comandă comandantul Weber scrutează cerul. *Tirpitz* trebuie să fie vizibil de la vreo sută de kilometri. Se gîndește că a venit clipa în care e necesar să dea alarma... Mai bine mai devreme decît prea tîrziu. Robert Weber îi face un semn lui Gûldenfenning, care aștepta deja ordinele.

Orele 8,55 — Alarmă: atac aerian.

Soneria răsună pe întreaga navă. Pavilionul „atac aerian“ se ridică pe fungă.

Robert Weber îl cere la telefon pe maiorul Erler de la Bardufoss. Aviației de vînătoare arctice îi trebuie 8 pînă la 10 minute pentru a intercepta bombardierele engleze. Alarma cuprinde simultan și A.A. de pe uscat. Nu sînt decît cîteva baterii dispuse pe munți. Weber deplînge lipsa unei instalații care ar fi putut de îndată să răspîndească o pînză de fum. Dar ea este departe de a fi terminată, dealtminteri vîntul nici măcar nu adie.

Fiecare post de luptă de pe *Tirpitz* raportează: „Turelele A, B, C, D, gata, A.A. mijlocie și ușoară gata de luptă“, „posturile de salvare gata de luptă“. Inginerul electrician Bernstein preciza de la postul său de luptă (E), centrala electrică, că a realizat conectarea și a pus în funcțiune două centrale diesel, a căror forță se va adăuga centralei 3. Toți pereții etanși sînt închiși și zăvorîți.

Sosește o comunicare: „Bombardierele inamice se concentrează deasupra lacului suedez Tornea Trask. Sînt la 185 km“. Încă cîteva minute pentru a pune apărarea la punct. Toate instrumentele optice sînt orientate către munți. Pentru observație vremea este ideală. După învălmășeala dinaintea luptei, pe navă domnește liniștea — s-ar auzi și filfiitul aripilor unui pescăruș.

Orele 9,05 — Iată-le!

Sînt încă foarte departe, la 120 km spre sud, la limita capacității de observare a instrumentelor optice. Totuși sînt numărate... 15... 20... 25... poate mai multe. Formația, etajată pe înălțimi diferite, se apropie încet. Din nenorocire, aparatele, strălucind în bătaia soarelui, îngreuiază pentru moment observația. Bombardierele sînt în formație de atac,

iar viteza lor crește... Comandantul Weber aruncă o privire spre răsărit, nu se văd avioane de vânătoare, cerul e gol.

— Dă-mi urgent Bardufoss.

Să intri în legătură cu maiorul Erler este greu, și timpul trece.

Acum *Tirpitz* e gata să-i primească pe englezi cu toată puterea artileriei lui. Fiecare se află la datorie.

Minutele acestea dinaintea luptei sînt lungi, se scurg greu. Atmosfera este încordată.

Orele 9,15.

De la Bardufoss, ofițerul cu informațiile anunță din nou: „Mai multe avioane de vânătoare au plecat în direcția Tromsø. Încă n-au stabilit contactul cu inamicul“.

Lancasterele se apropie. Deodată pe întreaga navă difuzoarele ținîie. Vorbește comandantul Weber: „Echipajul își va face încă o dată deplina datorie. Va rezerva cvadrimotoarelor inamice o primire călduroasă“.

Cei ale căror posturi de luptă se află pe punte sau în suprastructuri pot acum să vadă Lancasterele la tribord cu ochiul liber. Ele se apropie zburînd într-o formație foarte deschisă, atît pe verticală cît și orizontal. Distanța dintre aparate pare destul de mare.

Orele 9,38.

„Artileria grea turelele A și B distanța 210 km, deschideți focul!“

Căpitanul locotenent Schönherr, al treilea ofițer cu artileria, comandantul turelelor C și D, așezate la pupă, auzind ordinul, telefonă la postul de comandă: „Aici Schönherr cere autorizația să deschidă focul cu turelele C și D“. Nu este încă momentul, se gîndește Weber. Bombardierele inamice nu se află în zona acoperită cu foc de Cezar și Dora. Refuză.

Weber, urmat de Guldenfenning, Müller și Fahr, părăsese postul de comandă, prea expus. Se retrag în postul blindat al comandamentului.

Orele 9,40.

Anton și Bruno deschid focul. Distanța 21 km, înălțimea 15 000 m. Tirul de baraj, pe zone, al gurilor de 380 — chiar dacă este ineficace la această înălțime, se poate întotdeauna spera o lovitură fericită — trebuie să disperseze formația, dar avioanele engleze nu par deloc stingherite.

— Atențiune, artileria mijlocie și artileria antiaeriană grea fiți gata să deschideți focul la 150 km.

Se scurg zece secunde...

„Foc!“

Piese de artilerie de 150 și artileria antiaeriană grea, cele de 105, își trag obuzele, care explodează în jurul aparatelor inamice. Bombardierele zboară prea sus pentru a fi atinse de mitralierele care pîrîie. Fără autorizație, Schönherr îi dă drumul unei salve cu Cezar și Dora. Avioanele înaintază de-a curmezișul. Nici un aparat n-a fost atins.

Silueta cuirasatului *Tirpitz* era în centrul acelor mirei. Era exact 8,40³. În aceeași clipă, căpitanul de grup Tait văzu puntea vasului acoperindu-se de un fum punctat de fulgere roșietice; s-ar fi spus că este un foc de artificii tras cu toate piesele grupate, strînse pe o platformă îngustă, pe care un artificier silit să termine în grabă le-a declanșat brusc, sau o navă care emite semnale, puțin la întîmplare, în panica iscată de un naufragiu.

În jurul Lancasterelor, învolburările de fum întunecau cerul. De pe uscat, A.A. trăgea. Cu mîinile jilave, întinse, Tait ținea mînașa. Prin sistemul interfonic auzea răsuflarea lui Daniel. În jurul lui totul vibra. Brusc semnalul roșu se aprinse. Orele 8,41. Încă 10 secunde... 5...4...3...2...1... „Lansați!“ Masa enormă se desprinde din pîntecul aparatului care se cabrează. Ea coboară... Tait virează către stînga... Unul cîte unul, aproape cu regularitatea unui exercițiu, Lancasterelor își lansează bombele. Repede, din ce în ce mai repede, ca și cum nava aceasta le-ar fi atras, Tallboys alunecau spre țintă...

Pe *Tirpitz* servanții tunurilor, observatorii de artilerie, comandantul Weber, care încă n-a închis ușa blindată a postului de comandă, aruncă o ultimă privire către cer, văd primele bombe detașîndu-se de aparatele inamice. Înălțimea le face să pară minuscule, și totuși veteranii de la bord, cei care mai trecuseră prin atacuri aeriene, văzură imediat că sînt mult mai mari decît de obicei... Grele, ele coboară repede, viteza lor crește, devin — văzînd cu ochii — mai

³ Ora engleză.

mari. O impresie înfricoșătoare. Vin direct asupra ta și tu n-ai posibilitatea să faci nici cea mai mică manevră. *Tirpitz* este imobil, înțepenit pe poziție.

Orele 9,42⁴.

Bombele de cel mai mare calibru cad în imediata apropiere a navei, cele mai multe înăuntrul plaselor de protecție. La babord două lovituri în țintă⁵. O bombă pulverizează catapulta hidroavionului, aproape de centrul navei și pătrunde până la puntea blindată, o străpunge și explodează. A doua bombă cade în traversul turelei B în prova punții de comandă; altele ating apa, foarte aproape de cocă. Fiecare bombă ridică până la înălțimea catargelor o coloană de apă și mîl, care recade pe punte. Sub această avalanșă de apă și pămînt, comandantul Weber își vede nava dispărînd! O simte vibrînd sub picioarele sale. Puntea se și înclină. *Tirpitz*, atins în opera sa vie, începe să se încline încet. Banda atinge 10 grade în 3 secunde. De pe urma schijelor și suflului cad răniți; morții sînt numeroși. Datorită maselor de apă care întorc totul cu susul în jos, marinarii sînt izbiți de metalul ciopîrșit. Compartimentele de sub punte sînt năpădite de apă, înecate. Tirul A.A. slăbește. Doar cîteva lovituri de tun răzlețe... În cele din urmă nu se mai aude decît vuietul bombelor, zgomotul produs de masa de oțel care recade și se izbește, cîteva strigăte. Între diversele posturi de luptă apelurile rămin deseori fără răspuns. Sublocotenentul Stilles, inginerul răspunzător de sala cazanelor, caută să intre în legătură prin interfon cu centrala mașinilor. Inginerii Albert Reinert și Bernstein, care sînt brânșați, răspund informîndu-l că centrala mașinilor nu mai funcționează.

Bernstein este atît de ocupat, încît nu vede de la început că nava se înclină — *Tirpitz* are o bandă de 15 grade —, el încearcă să dibuiască posturile ale căror comunicații nu sînt întrerupte. În acest timp nava este săltată, zgîlțită. Zgomotul este atît de asurzitor, încît nu se mai știe dacă este arti-

⁴ După rapoartele oficiale britanice, bombele escadrilei 617 au fost lansate între orele 8,42 și 8,45 — 18 bombe Tallboys au căzut pe *Tirpitz* sau în jurul lui în 3 minute.

⁵ Marele-amiral Dönitz apreciasse că era de neconceput ca o navă ancorată în asemenea condiții să se scufunde. Mai tirziu, hotărîrea și ordinele sale au fost criticate de un număr mare de ofițeri ai marinei germane. Toate bombele au căzut pe același flanc al vasului; aceasta a și fost cauza răsturnării navei.

leria grea care încă mai trage sau sînt alte bombe care explodează. Trebuie să te ții bine ca să nu fii trîntit pe jos. Mai răspund doar grupele electrogene 1 și 3. Grupele 2 și 4 de la babord rămîn mute. Presiunea vaporilor în generatorul de la babord scade vertiginos la zero. Bernstein mai observă că slăbește și curentul de alimentare al turelei Cezar, care acum trebuie să fie imobilizată. Dar ce putea să se petreacă deasupra? Care este situația navei?

Reinert ceru ordine pentru umplerea tancurilor de balast și contrabalansarea bandei, care, cu fiecare minut, devenea mai puternică. Brusc, o zdruncinătură. În cele din urmă Bernstein e chemat prin interfon — liniștea, izolarea în vacarmul exploziilor deveniseră apăsătoare —, este comandantul Weber, care a folosit o derivație ce trecea pe la centrala mașinilor:

— Al! Dumneata ești, Bernstein, care este situația?

— Inginerul electrician către comandant. Postul de comandă al mașinilor nu mai răspunde. Centralele electrice 2 și 4 scoase din funcțiune. Menținerea ansamblului instalației electrice cu centralele 1 și 3 încă posibilă.

— Ordin către centralele 1 și 3: interzis de a deschide oricare ușă sau poartă etanșă. Funcționarea centralelor voastre este indispensabilă.

Astfel, deși *Tirpitz* este pe trei sferturi invadat de apă, electricitatea va fi furnizată de acești oameni închiși pînă la moartea lor în compartimentele de oțel.

De la comandant sosește un nou ordin: „Evacuați apa de peste tot unde e posibil și părăsiți spațiile dintre punțile inferioare“.

„Ce semnificație are acest ordin?“ se întreabă Bernstein, de care depinde puțină viață care mai pilpiie pe *Tirpitz*. Aici este o contradicție; dacă evacuează compartimentele dintre punți, deci și centralele 1 și 3, curentul acesta prețios, necesar artileriei, pompelor ce evacuează apa care pătrunde prin spărturi, nu va mai exista!

Or, banda nu este decît de 15° și Bernstein știe că centralele pot continua să funcționeze pînă la 20°.

O clipă, Bernstein se gîndește la oamenii săi care vor fi înecați, pe care poate că îi condamnă la moarte dacă nu execută ultimul ordin al comandantului. Se hotărăște să aștepte banda de 20°, mai mult sub impulsul intuiției decît al unui raționament. În judecata lui, cuirasatul va trebui

curind să se așeze pe fundul apei cu carena sa lată, plată; atunci mișcarea de basculare se va opri.

În clipa aceea se ivi mecanicul-șef Tănzer, care conducea centrala 4.

— A trebuit să evacuăm în fața apei care creștea. Comandantul a ordonat părăsirea compartimentelor dintre punțile inferioare.

Bernstein îi arată o porțiță de scăpare care comunica spre tribord cu turela 1 de 150.

— Treceți pe aici, ieșirea noastră de salvare.

Orele 9,45.

Comandantul Weber constată că focul artileriei sale, puternic la începutul luptei, în descreștere după explozia primei bombe mari care a lovit nava, s-a stins. Nu poate să facă nimic, absolut nimic. Nici măcar să stabilească legătura cu diversele posturi de tragere. Ce va afla? Nume bine cunoscute lui, mort... mort... sau rănit. Dacă nu mai dau semne înseamnă că piesele sînt scoase din luptă, servanții răniți sau morți... Vasul său este acum lipsit de apărare. Dar ce naiba face aviația? Unde este maiorul Erler cu vînătorii lui? Weber poate încă să mai pună mîna pe Fassbender și să-i dea un ordin, ultimul: „Foc, cu toate mijloacele posibile“.

Orele 8,49.

Virind, căpitanul de grup Tait vede, timp de o secundă, o flacără imensă ridicîndu-se de pe *Tirpitz*, mai exact de pe puntea de la prova. Acum se ridică spre cer un fum negru, gros. O lovitură dată la țintă. Bomba lui? Habar n-are. Nu știe. Puțin îi pasă: doar rezultatul contează. În urma lui, al doilea val — escadrila 9 — își lansează bombe. Ultimele aparate — două Lancastere G.242 (pilot D. McIntosh) și P.D.198 (pilot W. Watkins) — și-au lansat încărcătura lor ucigătoare, bombe mici — lovituri de grație acum inutile. Atacul a durat în total 8 minute. Misiunea odată îndeplinită, căpitanul de grup G.B. Tait, urmat de piloții săi, pune cap compas Scoția. Nici un aparat de vînătoare inamic nu și-a semnalat apariția⁶.

⁶ Două Lancastere din escadrila 9, N.G.249 (pilot C.E. Redfern) și N.F.929 (pilot G.C. Camsell, un canadian), ajungînd cu 17 minute mai tirziu la întîlnire, s-au reîntors în Anglia fără să-și lanseze bombe. L.L.448 (pilot D.A. Coster, originar din Noua Zeelandă) a fost dat lipsă. De fapt, a aterizat în Suedia.

Orele 9,50.

O zguduitură mult mai puternică decât celelalte zdruncină nava. Atunci s-a petrecut ceva extraordinar, de neînțeles: turela Cezar, cu cele două tunuri enorme de 380 s-a ridicat, smulsă din cuirasat⁷. Cele 700 de tone ale sale — constituind un singur bloc — au trecut peste bord. Volatilizate! N-a mai rămas nimic, decât o gaură larg deschisă. Din locul unde a fost turela se ridică fum, flăcări. Leine, „Tigrul” și oamenii lui n-au suferit mult în coșciugul lor de oțel... Karl Kloppmann, care comanda Dora, turela alăturată, a fost aruncat pe jos. În ciuda protecției cuirasate, a blindajelor groase, a tambuchiului închis, suflul a fost suficient de puternic pentru a face ravagii⁸. Urmînd o mișcare înspăimîntător de precisă, enorma masă a cuirasatului *Tirpitz* continua să se incline.

Spre ieșirile de salvare se desfășoară o cursă nebună. Se aleargă, se ia direcție greșită, se creează busculade. Afluxul se îndreaptă spre scările care duc la puntea superioară. În fața apei care crește, oamenii dau înapoi.

Trei Lancastere tree la verticală, își aruncă bombe, se îndepărtează.

Orele 9,52.

Banda atinge 135°. *Tirpitz* este aproape cu susul în jos și trebuie să mergi către compartimentele de sub punte, spre carenă, în timp ce apa care crește sparge pereții etanși, se strecoară. Se aude trosnetul obuzelor, care în magazinele de muniție cad din lăcașurile lor, se rostogolesc, exploziile pereților care, sub presiunea apei, sar în bucăți, strigăte și chemări... Lumina se stinge. Beznă...

Căpitanul Schönherr, Ziebert și oamenii săi, în ciuda pulverizării turelei Cezar, sînt încă în viață în postul lor blindat de la pupă. Cînd nava se răsturnă, Schönherr se îndreaptă spre tambuchi. Va încerca să-l deschidă. Îl privește și constată că este prost închis; îl deschide. Această neglijență le permite să treacă unul cîte unul prin rama tambuchiului. El iese ultimul. Sînt afară... Dar odată cu aceasta încă nu sînt salvați!...

⁷ După locotenent-comandorul Fassbender, nu există siguranța că o bombă a provocat un asemenea dezastru, mai curînd explozia unei magazii de muniții.

⁸ Căpitanul Karl Kloppmann va fi printre victime.

Comandantul Robert Weber, ofițerul de tir Müller, Guldénfenning, Schmitz, dr. Seeberg, confesorul, sînt închiși în centrul de comandă al navei. În cursul primelor cinci minute ale atacului, comandantul *Tirpitz*-ului, simțind nava înclinîndu-i-se sub picioare, a crezut că mișcarea aceasta nu va dura.

„Banda n-are drept cauză bomba căzută în centrul navei, se gîndi el, ci două bombe care au explodat în apă și au atins babordul... Carena trebuie să fi fost străpunsă dedesubtul carapacei... Cînd compartimentele atinse vor fi pline, mișcarea se va opri“.

Comandantul Weber îi cere lui Guldénfenning să-i dea legătura cu inginerul electrician. O obține greu. Weber vorbește cu Bernstein...

Or, banda se accentuează, periculos, amenințător, se pare că nimic nu o mai poate opri. Sacrificiul vieților omenești este inutil, și fiecare secundă, fiecare zecime de secundă contează.

— Părăsiți spațiile de sub punte, repede, ordonă Weber.

Un minut se scurge în vacarm. Podeaua centrului de comandă este atît de înclinată, încît trebuie să te ții pentru a nu cădea.

— Ordin general de părăsire a navei, comandă Weber. Guldénfenning încearcă să-l transmită pe întreg cuprinsul vasului... „Părăsiți și voi centrul de comandă“, continuă Weber, adresîndu-se celor care-l înconjurau.

Toți cei de față — care, fără deosebire, așteptau acest ordin — alergară către ușa blindată de la tribord. Groasă de 400 mm, ea cîntărea acum cu atît mai mult cu cît încet, încet ajunsese deasupra capetelor lor. Degeaba au împins-o, proptindu-se în ea, cu toate forțele, masa de oțel nu se clintea. Înțelegînd că eforturile lor sînt zadarnice, se lăsară să alunece către ușa babord. Aici, levierul de închidere era înțepenit. Nimic de făcut. Sînt prizonieri, în acest cufăr de oțel, care coboară din ce în ce mai repede spre oglinda apei. Confesorul, dr. Seeberg, scoate un strigăt și se agață de locotenentul Schmitz. Alunecînd, cutia cu hărți i-a zdrobit piciorul... Strigătul lui nici n-a fost auzit. Comandantul Weber știe că este pierdut, că va muri înecat împreună cu ofițerii săi. La lumina electrică ce continuă să funcționeze, i se poate vedea figura lividă, buzele subțiri.

Locotenentul Schmitz se găsește alături de o deschidero strîmtă; dedesubt se află postul de navigație care nu e blindat. Ieșirea aceasta a folosit-o adeseori cînd făcea de cart. Se strecoară și se trezește în adăpost. Acolo, ca și în centrul de comandă de deasupra, sînt două uși. Cea de la babord este deja sub apă. Pe la încheieturi, apa pătrunde clocotind. Înclinația *Tirpitz*-ului este de 90°. Ușa de la tribord, întredeschisă, este aproape în aer... Schmitz se cațără, se agață, împinge. Cutii cu cartușe de mitralieră, scăpînd din legăturile lor, alunecă, cad peste el, îl lovesc în spate, îl trag cu ele. Nu se poate ține de nimic. Se trezește în apă. Înnoată, grăbindu-se să se îndepărteze de *Tirpitz*, care se răsturna; se agață în cele din urmă de un flotor de baraj. Alți oameni au scăpat înaintea locotenentului⁹. Sînt și ei în apă, buimaci, au fața înnegrită de păcură... Din *Tirpitz* n-a rămas decît o masă de o formă alungită, spartă în unele locuri. Pe carena neagră, chila apare ca o linie lungă roșiatică... Oamenii se cațără, încercînd să se agațe de cîte ceva. Schmitz nu simte nici frigul, nici spinarea stîlcită de lăzile în cădere. Trăiește.

Orele 9,55.

Acum totul s-a potolit. Liniștea a revenit în acest colț de mare și de pămînt norvegian. Asemenea unui monstru marin ucis în larg și remorcat pînă aici, *Tirpitz* pare că așteaptă pe cei ce-l vor tăia în bucăți. Dar măruntaiele sale mai fumegă. Naufragiații se îndreaptă înot spre baraj, se ridică călare pe birne. Alții încearcă să ajungă la mal. Mulți dispar... Apa este înghețată, acoperită cu un strat de păcură.

Negru, parcă uns cu ulei în îmbrăcămintea sa de piele, în care, încet-încet, se infiltrează apa înghețată, un zdrahon încurajează cu cîteva cuvinte pe cei care, în jurul lui, ținîndu-se strîns de piesele barajului dislocat, încep să dispere. Este maistrul Ackermann, unul din veteranii vasului. Însărcinat cu controlul sistemului de aparataj fumigen, el se găsea — în momentul atacului — în turela Dora. A fost acolo de cînd s-au tras primele salve. Legăturile electrice au fost tăiate de la începutul atacului, ascensorul nu mai funcționa, astfel că împreună cu cîțiva oameni din turelă sărise printre primii în apă.

⁹ Locotenentul Bernard Schmitz este singurul care a scăpat din centrul de comandă al navei.

Se afla la 50 m atunci cînd a văzut turela Cezar și cele două tunuri enorme ridicîndu-se deasupra punții, căzînd în apă și deplasînd un val de 2 m înălțime. Surprins, Ackermann înghițise apă uleioasă. Din locul în care era, a văzut *Tirpitz*-ul, cel mult la 40 m de el, răsturnîndu-se. Carena neagră, lucitoare ieșise din mare, în timp ce întregul babord dispăruse. Celor scăpați nu le mai rămăsese altceva decît să aștepte un ajutor. Prima ambarcațiune nu avea să sosească decît la un sfert de oră după catastrofă.

D-l Ellig și doi din prietenii săi, d-l Riksheim, rectorul Școlii superioare din Tromsø, și Johnsen, șeful poștei, hotărîseră în duminica aceea să plece după alimente pe la cîteva ferme. După ce au traversat cu feribotul brațul de mare, au auzit, în timp ce mergeau pe biciclete, urmînd drumul care ducea de-a lungul țărmului mării, primele lovituri de tun. Sprijinindu-și bicicletele de un taluz, se urcară pe colină pentru a vedea mai bine. Panta era abruptă. Cînd au apreciat că sînt suficient de sus, au luat loc, ca pe gradenurile unui stadion, gata pentru spectacol. Aripile bombardierelor engleze, încă foarte departe, zburînd pe deasupra culmilor înzăpezite, scînteiau sub razele soarelui care răsărea. Mici smocuri negre alcătuiau un baraj pe care-l străbătură fără să ezite, și din momentul acela bombardamentul păru tot atît de iremediabil și fatal ca o sentință implacabilă.

D-l Ellig încercă să numere aparatele.

— Sînt două valuri la o mică distanță unul de celălalt, îi spuse lui Riksheim, care, pentru a vedea mai bine, pusese mîna streășină deasupra ochilor.

Acțiunea se desfășură fulgerător. De la foarte mare înălțime, fiecare aparat își lansa bomba și fiecare bombă cobora către cuirasatul german cu precizia și siguranța unui mecanism. Apoi a apărut focul, fumul; o coloană de fum densă, groasă, ridicîndu-se foarte sus, întinzîndu-se, întină cerul duminical. Cînd se dispersă puțin, norvegienii constatară surprinși că din puternicul cuirasat german nu rămăsese decît o cocă culcată pe o parte. În scurt timp văzură bărcile îndreptîndu-se spre forma neagră. Fără să rostească un cuvînt, cu dinții încheștați, cei trei bărbați coborîră pînă la drum. Ridicîndu-și bicicletele, văzură de jur împrejur schije minuscule de obuz. Căzuseră lingă ei fără să le fi observat. Cînd au ajuns, Tromsø-era în fierbere.

Günvor se trezi cu ferestrele casei smulse de suflul exploziilor, cu copiii strinși lângă ea, ascunși în fuste. Nu avea posibilitatea să întreprindă nimic, putea doar să privească cu groază carcasa aceasta neagră și oamenii care încercau să se salveze. Marinari germani înotau spre fermă. Mai aproape de ea, cei veniți pentru construirea debarcaderului alergau înnebuniți în toate direcțiile. Unul din cei doi ofițeri care comandau detașamentul plecă spre satul cel mai apropiat, celălalt sări împreună cu oamenii săi într-o ambarcațiune abandonată și, în lipsa vislelor, încercară — pentru a se apropia cu barca de camarazii lor care înotau — să se folosească de scinduri¹⁰.

Nu prea departe de fermă căzuse o bombă, săpînd un crater ce măsură 10 m în diametru și tot atîta în adîncime! Văzînd cuirasatul enorm răsturnat, scufundat pentru totdeauna, Günvor Vibe își spunea că de aici încolo orice pericol era îndepărtat, că ea și copiii ei nu mai au a se teme de nimic, niciodată de nimic. Incapabilă să se stăpînească, tremura toată, simțînd deopotrivă dorința să plîngă și să ridă.

Fumul se risipi cu o încetineală exasperantă și *Tirpitz*-ul — ceea ce rămăsese din *Tirpitz* — apăru în fața inginerului Sommer. Văzînd bombele căzînd pe vas, a înțeles că de data aceasta era sfîrșitul. Observă cele două formații ale R.A.F. succedîndu-se la un interval de trei minute. Numărase loviturile în țintă: 2, poate 3! Una în apropierea catargului de la pupă și a catapultei. Urmă o explozie puternică și o coloană de fum negru. Una pe puntea de la provă, în apropierea turelei Anton. A treia a smuls turela Cezar din infrastructura ei. Între prima și a treia bombă, Sommer a constatat că au trecut trei minute.

Cu inima strînsă, inginerul privea epava, o cocă crăpată, răsturnată. Și camarazii lui, prietenii lui? Erau morți? Cîți au reușit să se salveze? Se gîndi la el. Dacă ar fi ajuns cu cinci minute mai devreme, dacă ar fi avut șalupa... Dar nu era momentul să se gîndească la el. Oamenii se agătau de cocă încercînd să se mențină, să se ridice cu ajutorul plasei pe care cuirasatul a tras-o după el cînd s-a răsturnat. Sommer își înfrînse apatia. Alergă spre locuința căpitanului portului, un norvegian.

¹⁰ Era vorba de ofițerii Kuhnen și Brünner.

— Repede o barcă.

— N-o am decît pe aceea rezervată medicului. Nu pot s-o dau.

— Medic sau nu, îmi trebuie. Sute de oameni sînt pe cale să piară.

— Bine. Plecați.

Ambarcațiunea n-avea motor. Sommer, singur, se așeză la rame și visli de zor... Nu avea decît 500 m de străbătut. În afară de barca sa, se îndreptau spre cuirasatul răsturnat și altele...

Curînd începură să iasă din apă cîțiva marinari. La soare coca lucea unsă de lubrifiant. Sommer se gîndea la cei care au rămas închiși. Cîți? Trebuia să facă totul pentru a-i salva, dar n-avea cu ce. Se găsea în fața unui munte care trebuia deplasat și el n-avea decît mîinile goale. În sfîrșit atinse coca și, fără să se ocupe de naufragiați, încercă să se urce. Pescari norvegieni veniți cu bărcile încercau, ca și el, să se urce pe cocă. Era alunecoasă. Imposibil să te menții. Norvegienii se înapoiară pe uscat și reveniră cu nisip și lopeți. Îl împrăștiară ca pe un drum acoperit cu polei.

Sommer și pescarii reușiră să se ridice și să se mențină pe o chilă de stabilizare, la 0,8 m deasupra apei.

„Ne trebuie neapărat aparate de sudură, butelii de oxigen, se gîndi Sommer, vom face găuri în cocă“. Toate astea există la Tromsø. Pentru a efectua drumul dus și întors, unei bărci cu motor îi era necesară o jumătate de oră.

O barcă condusă de norvegieni se învîrtea în jurul *Tirpitz*-ului. Avea la bord cîțiva marinari germani scoși din apă.

Sommer li se adresă. Se apropiară. Le spuse norvegienilor în engleză ceea ce voiau. Norvegienii se prefăcură că nu-l înțeleg și se îndepărtară. Sosi și o vedetă germană.

— Duceți-vă și căutați-mi la Tromsø butelii de oxigen și aparate de sudură. Acționați rapid, le strigă Sommer.

Inginerul cunoștea pe navă toate compartimentele de sub punte; le străbătuse, le studiase planurile. Alunecînd pe genunchi, agățîndu-se cum putea, parcurse o parte din cocă dinspre pupa. Observă cuirasa ciopîrțită, o deschidere lungă de trei metri, aproape tot atît de largă, tăiată parcă cu o cheie pentru deschis cutii de conserve, dinăuntru spre exterior. O bombă străpunsese puntea cuirasată; explodînd, ea a sfîrtecat și întors blindajul spre mare.

Brusc, Sommer a avut impresia că aude lovituri. Da, se auzeau lovituri! Deci existau încă supraviețuitorii! Și acest oxigen care nu sosea! Dacă măcar nava-atelier *Neumark* ar fi fost aici. Salvarea ar fi fost mult ușurată¹¹. În cele din urmă Sommer văzu barca cu motor revenind de la Tromsø cu un singur aparat de sudură și câteva butelii de oxigen. „Am avut mari dificultăți ca să le obținem, explică șeful în în timp ce ridica aparatele. Norvegienii nu voiau să le dea“.

— Să ne grăbim! Înăuntru sînt oameni care trebuie salvați.

În clipa aceea, o vedetă sosi acostînd de-a lungul *Tirpitz*-ului. Pe bordul ei, comandorul Krüger, comandantul bazei Tromsø. Sommer nu mai era acum singur, dar tot el trebuia să conducă operația de salvare perforînd coca.

Sommer continua să audă tot timpul loviturile dedesubt, tocmai în locul în care jetul aparatului de sudură tăia oțelul, care se topea. Timpul îi se părea lung celor din echipa de salvare strînși în jurul lui Sommer, a cărui privire era fixată pe flacără, pe punctul incandescent.

După un interval scurt, un bărbat luă aparatul de sudură din mîinile lui Sommer pentru a-i permite să asculte, să dea dispoziții.

— Atențiune... Stop...

Opri flacăra. Gaura, o gaură nu mai mare de 5 cm, fusese străpunsă. Marginile neregulate erau încă incandescente. Dedesubt era gol. Așteptară o clipă. De pe cocă fiecare avea ochii fixați asupra găurii... Și deodată apărură un deget, degetul unui om!... Așa s-a stabilit prima legătură.

Sommer strigă supraviețuitorilor:

— Vom mări deschizătura. Îndepărtați-vă, oțelul topit va curge.

Sommer îi cunoștea pe toți ofițerii de pe *Tirpitz* și pe mulți dintre oamenii echipajului. Își puse două întrebări: cîți? care? Oamenii aceștia, fără îndoială, n-aveau decît puțin oxigen pentru a respira, și trebuiau să se grăbească. Se îndirji la treabă... Din cînd în cînd se îndepărta de orificiul care creștea încet... Străbătu coca, se aplecă și ascultă...

Unul cite unul, apoi în grupe răzlețe, pescărușii reveneau și se așezau, pete albe pe acest cadavru gigantic cu pielea lucitoare. Apoi își reluau zborul, cu strigăte tinguitoare, asemănătoare scîrțîitului unui scripete prost uns.

¹¹ Nava-atelier *Neumark* era pe mare. Ea sosi a doua zi. Prezența ei ar fi făcut posibilă salvarea multor vieți.

Cînd lumina electrică slăbi și apoi se stinse, inginerul electrician Bernstein și echipa sa n-au rămas vreme îndelungată într-o obscuritate totală. Un dispozitiv automat a pus în funcțiune iluminatul de rezervă. O lumină slabă, gălbuie le-a îngăduit să vadă centrala electrică cu susul în jos, oameni care se mențineau dificil în echilibru pe o pardoseală stranie, parcă garnisită cu lămpi electrice. Se priviră. În jurul lui Bernstein, maistrii Kalbert, Cauvet, matelotul de clasa I Ehlemann. Încă sub șoc, nu îndrăzneau să scoată un sunet, să vorbească. Și Bernstein se întrebă dacă mai posedă simțul gravitației. Nu poate să priceapă că nava s-a răsturnat într-adevăr, că s-a răsturnat într-un asemenea hal. Alături de el o instalație telefonică, desprinsă de la locul ei, atîrna de capătul firului. O apucă și se servi de ea ca de un fir cu plumb. Aparatul mergea către plafon, plafonul devenit planșeu! *Tîrpit* s-a răsturnat. Timp de un minut se priviră, muți de stupeoare, fără să-și poată aduna gîndurile.

Straniu! Bernstein căzu pradă unui fel de viziuni: În fața lui se afla un copil, copilul său, acela pe care-l pierduse cu cîteva luni înainte, un băiat, dar ființa pe care i se pare că o vede are păr lung de fată, care îi cade pînă pe umeri și ochi albaștri ca ai lui¹². Da, Bernstein va avea un alt copil, o fată cu ochi albaștri... Va avea acest copil..., dar pentru asta trebuie să iasă din acest mormînt de oțel cufundat, trebuie, bineînțeles...

„Vei ieși de aici!“ Bernstein n-a știut niciodată dacă a pronunțat aceste cuvinte sau numai le-a gîndit.

Este cel mai vechi pe vas, cel mai mare în grad; oamenii îl privesc, așteaptă un ordin.

Printr-o ușă a punții blindate, de lîngă coridorul care duce la postul de luptă E, se strecoară apa. Le trebuie încă un moment ca să priceapă că hubloul se află deasupra casetelor și că apa pătrunde prin partea de sus a ușii. Prin scara din spate Bernstein se cațără în sala tablourilor de distribuție 3E. Maistrul Cauvet și maistrul secund Puderwinski îl urmează. Bernstein nu știe unde îl duce fuga aceasta din fața apei, care crește, dar trebuie să facă ceva; să acționeze. Strigă oamenilor săi:

— Urcăți.

Ajung într-un compartiment de mari dimensiuni. Și aici funcționează rețeaua electrică de rezervă, dar totul este

¹² D-I H. Bernstein a avut, într-adevăr, o fată.

răvășit. Noroc că dulapurile metalice sînt deschise. Acolo se află un aparataj complet pentru respirație, butelii cu aer comprimat. Și-l însușesc. Dinspre plafon se aude un șuierat continuu. Este aerul care circulă prin găurile practicate în panouri, destinate trecerii cablurilor electrice. În jurul lor toate ușile etanșe sînt zăvorîte. Dealtfel, a înainta pe orizontală nu servește la nimic. Către compartimentele de sub puntea vasului trebuie să se îndrepte. Bernstein știe că deasupra lui se găsește un tanc cu păcură. În mod normal ar trebui să fie dedesubt. Știe că tancul este gol și că fundul tancului corespunde cu carena. Acesta ar fi ultimul refugiu, de acolo vor putea să lovească în cocă, să-și semnaleze existența dacă nava nu este complet sub apă; după calculele lui Bernstein, după cunoștințele lui despre vas, trebuiau să fie deasupra apei. O speranță, o slabă speranță...

Bernstein deschide trapa, se ridică și se trezește în fața unei peșteri negre. Mirosul îl înăbușă. Totuși aici trebuie să găsească salvarea. Pătrund înăuntru, minile, genunchii devin lipicioși din cauza păcurii, dar cui îi pasă! În clipa aceea aude lovindu-se într-o ușă blindată. Sînt deci și alți supraviețuitori în compartimentele din jurul lor. Bernstein răspunde. Deschide ușa care îi desparte de centrala 3 și se trezește în fața lui Taüzer și Ostermaier. În spatele celor doi șefi mecanici se află peste 30 de oameni. Bernstein îl cunoaște bine pe Ostermaier. Masiv ca o ușă blindată, mecanicul-șef are mîini uriase. Un nas puțin ridicat în sus îi îndulcește trăsăturile feței. Este un mare consumator de bere și fumător de trabuc. În momentul exploziei, care a volatilizat turela, C. Ostermaier și-a strîns umerii săi grei. Electricitatea se întrerupse. Apa pătrundea din toate părțile. Nava se înclina repede, iar Ostermaier era pe bord răspunzător pentru aparatele de pompare. Restabilirea echilibrului *Tirpitz*-ului îl privea direct. Cu masca de gaze pe figură, cu căștile telefonului pe urechi, el a dat ordine centralei pentru a pune în funcțiune pompele. Căzînd o altă bombă, a fost blocat de o foaie de blindaj care s-a desprins dintr-un panou. Un matelot l-a tîrît afară. Urmat de un grup de marinari a putut ajunge într-un coridor. Oameni îngroziți alergau încolo și înapoi, ciocnindu-se, strigînd: „La provă compartimentele au fost inundate, la pupă arde!” Într-adevăr, doar centrul navei era aproape intact.

Ostermaier i-a oprit: „Rămîneți aici cu mine, vom încerca ceva“.

Grupul cuprindea 12 oameni, inclusiv maistrul secund Kittel.

Ostermaier a hotărît să folosească scările și să urce, să urce către compartimentele de sub puntea *Tirpitz*-ului. Au ajuns la un compartiment îngust... Au deschis un robinet... Au curs cîteva picături de apă limpede, și nu mai mult. Ostermaier a tras concluzia că, întrucît cuirasatul este scufundat, au atins compartimentul cu cota cea mai joasă. Cînd lumina electrică s-a stins, Kittel a pus imediat în funcțiune iluminatul de rezervă. Un portavoce comunica cu compartimentul învecinat. Maistrul secund vorbi prin aparat, o voce îi răspunse. Acolo erau 20 de oameni. Reușind să deschisă ușa de comunicație, formară un grup de peste 32. Deasupra lor erau valve. Pentru a le deschide le trebuiau chei. Le-au căutat în zadar. Mecanicul-șef Taüzer a avut atunci ideea să deschidă tancul cu păcură, care trebuia să fie gol. Lovind cu ciocanele în închizătoarea blocată, reușiră să o facă să cedeze ... Acum în această falie goală se găseau peste 37 de supraviețuitori. Deasupra lor o carenă de oțel: dincolo de ea, aerul curat, cerul, viața.

— Și ceilalți? I-ați întîlnit? îl întrebă Bernstein pe Ostermaier.

— M-am încrucișat cu un grup condus de Mettegang¹³ în apropierea turelei tribord I, sub spațiul dintre punți! Am încercat toți să ieșim prin turelă. Dar era prea tîrziu. Nava se răsturna. Unii au reușit să scape pe acolo, cred... Mettegang a dispărut.

Trebuiau să încerce ceva. Poate exista vreun mijloc să scape prin conducta de aerisire din sala nr. 3 a grupurilor electrogene? Bernstein, maistrul Cauvet și maistrul secund Puderwinski coboară. Revin repede.

— Imposibil. Din turbine s-a scurs uleiul, care s-a aprins. Degajă o asemenea căldură, încît n-am reușit să pătrundem nici măcar cu măștile.

În tancul de păcură, un om lovea coca, ritmic, cu ciocanul. Bernstein își privi ceasul: orele 10,30. Cît timp vor rămîne închisi în această gaură? Vor muri toți acolo de foame sau de sete? Sau asfixiați?... Cea mai plăcută dintre morți! Încet, încet, aerul se viciază; capul devine greu, urmează visul, inconștiența! Slavă domnului, Bernstein este un om

¹³ Locotenentul Ludwig Mettegang răspundea de transmisiuni. El s-a numărat printre victime.

perfect echilibrat, energie sub o aparență de nepăsare. Reacționează.

— Camarazi, spuse el, ori murim toți de aceeași moarte, ori vom fi toți salvați. Căpitanul Sommer este pe uscat. El va face imposibilul pentru a ne scoate de aici. Noi ne găsim peste nivelul apei. Trebuie să facem neapărat economie de aer. Fiecare din noi să se întindă, să nu se miște și, dacă se poate, să doarmă. Mai avem încă trei butelii de oxigen, care nu vor fi deschise decât la ordinul meu. Economisiți și lămpile de buzunare... Stingeti-le.

Bezna totală este greu de suportat. Vor rămâne astfel poate mai multe ore. Mai bine să nu știe, să nu numere... Ritmic, un om continuă să lovească coca. Apoi se oprește și cei care nu dorm ascultă. Unii — inconștienți sau foarte calmi — au și reușit să găsească liniștea dormind. Bernstein îi invidiază. Se gîndește la Sommer, care trebuie să se zbată, să facă imposibilul pentru a găsi materialele cu care să le vină în ajutor. Se gîndește la aviatorii englezi, care i-au distrus de sus, aproape fără nici un risc. Se gîndește la ofițerii din Royal Navy care au început opera de distrugere a cuirasatului *Tirpitz* cu ajutorul submarinelor miniaturizate. Ei au riscat. „Dacă îi întâlnește într-o zi, le voi stringe mina...” Bernstein încearcă să nu se gîndească, să-și păstreze mintea limpede. I se pare că percepe un vîjîit în urechi.

— Deschide o butelie de oxigen. Încet, foarte încet, spune el.

Se aprinde o lampă electrică... Oxigenul țîșnește. E ceva mai bine.

Timpul se scurge lent. În întunericul deplin, toți sînt întinși, cu spatele la panou, sau sprijiniți, spate în spate, unul de celălalt. Se aude respirația regulată a celor care dorm. Oameni fericiți! Frigul începe să înțepenească membrele. „Numai să nu-l apuce pe careva o criză de nervi”, se gîndește Bernstein. Nu, toți rămîn liniștiți.

Brusc, deasupra, un zgomot de pași răsună pe cocă. Pași! Fără îndoială, e sunetul lor caracteristic. La lumina unei lămpi electrice, Bernstein își privește ceasul: orele 14. Apoi, de afară se aud lovituri. De afară? Este într-adevăr sigur? Ciulește urechea. S-ar spune că sînt semnale.

— Lovește, dar lovește într-un ritm mai lent, ordonă Bernstein.

În felul acesta, loviturile se deosebesc mai bine de cele de afară. Acum printre oamenii înghesuiți unul lângă altul,

în beznă, întinși în reziduurile de păcură, este o oarecare agitație.

Trece un sfert de oră. Deodată aude un zgomot provocat de o bucată de metal care cade. Vine din compartimentul vecin, de cealaltă parte a peretului de protecție împotriva torpilor.

— Este o placă de oțel pe care au tăiat-o de afară. A căzut alături. Sint deci oameni, îi șoptește Bernstein lui Ostermaier.

— Va veni și rîndul nostru.

— Lovește mai puternic în direcția chilei de rulin, ordonă Bernstein. Dă-i drumul. Acum este momentul.

Toți au privirea ațintită către oțelul de deasupra lor. Un punct din acest oțel se roșește încet. Un om se ridică, întinde mina, pipăie în jurul punctului înroșit.

— Arde, spuse el.

— Este Sommer, care-l taie cu aparatul de sudură.

În jurul punctului incandescent, metalul se topește. Se dau înapoi și flacăra se stinge. Fără îndoială gaura este străpunsă, diferența de presiune a aerului este cauza stingerii. Toți ridică capul și văd în centrul cercului de oțel, care se topește din nou, cu picături mari roșietice, de mărirea unei monede de o marcă, un cerc albastru deschis: lumina zilei! Nemaifiind în stare să-și rețină bucuria, se înghesuie în jurul acestei lumini a speranței.

Bernstein se apropie, toți se dau înapoi pentru a-i face loc șefului. Inginerul electrician privește prin orificiu și-l recunoaște pe Günter Zillt, maistrul secund mecanic.

— Zillt, aici Bernstein. La cîți metri sintem deasupra apei?

— Aproape 6 sau 8 m.

Timpu trece încet și, în ciuda certitudinii că sint salvați, îi cuprinde o stare de iritare.

Pentru o clipă aparatul s-a oprit — timpul necesar schimbării buteliei. Bernstein dă indicații salvatorilor.

Acolo... acolo... 10 cm mai la dreapta... Da. Și mai departe... Așa e bine.

Pretutindeni coca are aproximativ 45 mm grosime, în afara panoului de protecție împotriva torpilor. Acolo, plăcile nituite dublează grosimea. Este locul care trebuie evitat.

Gaura crește.

Oțelul continuă să se topească, picăturile cad și sfirte în contact cu reziduurile de păcură. Mici flăcărui albastre, care se sting imediat, se prefac în vapori. Bernstein, temindu-se de un incendiu, trimite doi oameni să ia extinctoare din compartimentul „superior“.

Sommer, care tocmai venise, se apleacă.

— Aici Sommer, cum merge?

— Ne ținem bine.

— Citiți sinteți?

— Treizeci și șapte, toți sănătoși. Acum ar putea trece un aparat de sudură. Coboriți unul. O să vă ajutăm.

O clipă mai târziu, o flăcără albastruie țighește în interiorul compartimentului. În fața luminii ei orbitoare își închid ochii. Șuierătura încălzește inimile. Cei care lucrează o fac cu atîta dăruire, încît nu simt căldura care se degajă, nu știu că-și ard ochii, nu văd scînteile care, asemenea unor focuri zburdalnice, aleargă la picioarele lor.

O flăcără izbucnește, se ridică.

— Repede, extinctoarele.

Începutul de incendiu este stins. Nimeni nu a fost atins.

Acum deschiderea are o formă rectangulară. Curînd va putea trece un om.

„Vom începe cu cei mai slabi“, se gîndește Bernstein. I se pare că aerul este viciat de produsul extincător CB, care, el o știe, e toxic; nu e momentul să te îmbolnăvești!

— Deschideți capacul „gaură pentru om“¹⁴, ordonă Bernstein.

Se respiră mai bine. Aparatul de sudură se oprește. Peste marginile orificiului se aruncă găleți cu apă, pentru a putea permite celor dinții dintre cei scăpați să treacă. Tare-i îngustă gaura asta! Este momentul. Primul marinar se ridică. Împins de cei care rămîn, tras de către oamenii lui Sommer, trece și dispare. Următorul...

Surpriză! Deschiderea este destul de mare pentru toți, chiar și pentru cei mai grași.

Orele 14,30.

Se regăsesc toți, cocoțați pe cocă, înconjurați de cei care i-au salvat. Își strîng mîinile, privesc în jurul lor uscatul,

¹⁴ Panou folosit numai pentru operații de întreținere, avînd dimensiunea strict necesară trecerii unui om. — *Nota trad.*

unde sînt adunați cei scăpați, birnele barajului antitorpilă care plutesc răzlețe, bărcile care scot, din stratul negru de păcură, corpurile neînsuflețite. Vedetele fac naveta între uscat și *Tirpitz*. *Tirpitz!* i se mai poate da acest nume cada-vrului? Ei sînt în viață, această viață de care profită; bine-cuvîntează frigul care le mușcă pielea, au chef să-și dea pumni, să vorbească, să ridă, pentru a-și dovedi că sînt încă în viață. Se îmbrățișează.

— Repede un pahar cu bere și o țigară bună, strigă Ostermaier.

Căpitanul Sommer discută cu inginerul electrician Bernstein.

— Mai sînt și alții în cocă?

— Da, alături de noi. Au ciocănit, apoi am auzit o placă de oțel căzînd.

— Aceia au fost salvați înaintea voastră, spuse Sommer. Se lucrează acum la postul prova... Vă las. Luați una din bărci. Duceți-vă pe uscat cu oamenii dumneavoastră, odihniți-vă!

— Mai este un grup de oameni alături. O știu. I-am auzit bătînd.

În clipa aceasta sosește mecanicul-șef al remorcherului *Arngast* și un sudor al vasului-atelier *Neumark*. Bernstein coboară din nou în tancul pe care tocmai îl părăsise. Cei doi oameni îl urmează. Bernstein trasează cu degetele porțiunea care trebuie tăiată pentru a pătrunde în camera de comandă a mașinilor. Cu un aparat de sudură rămas înăuntru, ei încep să taie oțelul. Lumina puternică îi orbește. Nimeni n-are mască. Cu miinile și fețele arse, continuă să atace panoul. Aerul este irespirabil. Se simte mirosul de păcură, de vopsea arsă. Se privesc. Sînt livizi: vinele formează proeminente albastrii, dureroase.

— Să ieșim, dacă nu, pierim toți aici, spune mecanicul șef de pe *Arngast*.

Se cațără din nou afară, respiră adînc. După puțin timp coboară din nou și munca de tăiere este reluată...

În fine, o bucată dreptunghiulară de oțel cade. În tăietură văd niște oameni care-i privesc cu ochii îngroziți. Sînt 20 de supraviețuitori, între care și sublocotenentul Völsing.

— Cînd v-ați oprit adineauri și n-am mai auzit nimic, am crezut că am fost părăsiți...

— Noi înșine era cît p-aci să ne asfixiem, explică Bernstein. Treceți prin această gaură, repede¹⁵...

În cursul serii, Bernstein și oamenii lui se regăsiră într-o sală a școlii din Tromsø. Două școli erau pline cu supraviețuitori, unii încă muți de stupeare, alții povestindu-și aventura salvării. Un fanfaron se lăuda:

— Eram la provă cînd nava s-a răsturnat — ea o plăcintă. În apropiere se găsea un hublou. Trebuia doar un efort! Prin el vedeam lumina zilei și mă gindeam că suprafața mării nu era prea departe. În această situație am fumat liniștit o țigară. Cînd am terminat-o, am deschis dintr-o singură lovitură hubloul. Apa intra cu putere, dar am reușit să mă strecur prin hublou și hop! am ieșit la suprafață.

Circulau liste. Fiecare își scria numele, gradul și adresa. Se vorbea de un avion englez care a venit, zburînd foarte jos, la o jumătate de oră după bombardament, pentru a face fotografii.

Se întrebau:

— Helmut? Sînt sigur că este salvat. L-am văzut înotînd alături de mine... chiar el mi-a spus: „Ce mizerie!”

— Cum ai spus, Brenecker? Nu-l cunoșc...

— Este adevărat, pe acest iaht nu-i cunoșteam decît pe cei din aceeași cazarmă, din aceeași specialitate. Era atît de mare!

— L-a văzut cineva pe Pille Piontek? Întreba marinarul Gerlach, întins pe un pat. Era împreună cu mine în postul central de artilerie.

— Postul central de artilerie? Sub carapace? Ai izbutit să ieși de acolo? Priviți această stafie...

La spitalul din Tromsø sînt răniții. Cadavrele se află la morgă, îngrămădite. Infirmiere deschid portofelele, notează numele. Cei care n-au nimic sînt identificați cu ajutorul plăcilor pe care le poartă la încheietura mîinii. Mirosurile de clor, petrol și cadavre infectează atmosfera.

În podul aceluiași spital, Egie Lindberg nu-și mai încapă în piele de bucurie. Tocmai a transmis un mesaj prin radio,

¹⁵ S-a spus că un grup de marinari prizonieri în cocă ar fi cîntat „Deutschland über alles”. Sommer și Bernstein, chestionați în această privință, declară că n-au auzit nimic. „Aveam alte preocupări, a adăugat Bernstein, decît să cîntăm «Deutschland lied». De ce să înfrumusețăm cu stupidități ororile războiului? Genul acesta de afabulație nu poate fi decît nefast!”

poate ultimul: „*Tirpitz* scufundat. Numeroși morți și răniți“. Este fericit, foarte fericit, și nu este singurul; o bună parte din populația orașului Tromsø jubilează. În grupuri, bărbați, femei, copii se îngrămădesc în partea de sus a orașului, pe colină, pentru a vedea mai bine cuirasatul răsturnat, cu chila în aer, coca plesnită. Bărcile acostează, pleacă și revin ca muștele în jurul cadavrului unei balene. Femeile clatină din cap. Se gîndesc la acești tineri germani. Dușmani, dar este oare fiecare în parte vinovat?

Pe străzi, imprudenți, studenții arborează caschete și veste roșii ca pentru o zi de sărbătoare. Încă puțin și s-ar înșirui cîte unul, cîntînd. Poliția germană arestează mai mulți dintre ei. De pe mal, pescarii, țărani privesc epava pe care lucrează oamenii care fac găuri. Clatină din cap, se privesc, surid. Unul din ei, fermierul Hans Eriksen, îndrăznește să spună ceea ce gîndesc și ceilalți: „Cînd vor pleca, toate acestea vor fi ale noastre, ale noastre...“¹⁶

¹⁶ Fermierii Harald Kjels Trop și Hans Eriksen au fost primii care au pătruns pe epavă. Au găsit acolo, printre numeroase schelete, mii de obiecte personale: portofele, scrisori, fotografii, cuțite, desene... A început, fără autorizație, un fel de recuperare individuală. Ulterior epava *Tirpitz*-ului a fost achiziționată de cîțiva patrioți norvegieni, care au format în 1944 societatea „Hovding Ship Breakers“. Coca au cumpărat-o de la guvernul norvegian pentru suma de 100 000 de coroane; a fost cea mai bună afacere din viața lor. Au demontat motoarele, dinamurile, turbinele, au tăiat cu aparate de sudură tunuri, ascensoare, punți, coridoare. Importante cantități de piese de oțel au fost trimise la Kristiansund, altele vîndute în Germania. Numai cablurile electrice intacte reprezentau o avere.

Munca aceasta de recuperare n-a fost lipsită de riscuri. Deoarece tăierea se făcea cu aparatul de sudură și piesele erau acoperite cu un strat de păcură s-au produs incendii. Manipularea obuzelor fiind o treabă delicată — ele trebuiau dezamorsate —, norvegienii aduseră un ofițer de marină german, căpitanul Roland Hasche, care fusese aspirant pe bordul cuirasatului.

În sala mașinilor, norvegienii găsiră pe un panou o pictură realizată de un marinăr german. Reprezenta *Tirpitz*-ul! În flancul său era un submarin. Sub pavilionul de război al marinei germane, o legendă „Gegen England“ (împotriva Angliei).

Norvegienii au decupat panoul, oferindu-l căpitanului de grup Tait și escadrilei sale. Un distrugător englez, aflîndu-se într-o zi la Tromsø, transportă amintirea. Cîntărea peste 300 kg.

Astăzi din *Tirpitz* n-a mai rămas practic nimic. În *Illustrated* din iulie 1949, Lennart Nilson ajungea la următoarea concluzie: „Germanii s-au lipsit de unt pentru a construi *Tirpitz*-ul, dar norvegienii au fost aceia care au aflat pe ce parte a fetei era untul“.

Inginerul Sommer a condus neînterupt lucrările de salvare în tot cursul nopții de 12 spre 13 noiembrie. A doua zi la prînz, Bernstein, într-o uniformă nouă, s-a reîntors pe epavă, pe care inginerul mecanic încă nu o părăsise.

— În compartimentul XIII tribord se află încă un grup de 17 oameni. Sînt închiși într-o pungă de aer, spuse Sommer. Din nenorocire, ea este mult sub nivelul apei. Am reușit să comunic cu ei printr-o coloană de fire electrice.

— Cine?

— Și-au comunicat numele: Mettegang, Strum, Dieckmann... Numele sînt consemnate. Pentru a-i salva ar trebui un utilaj puternic, pe care noi nu-l avem. Nu-i nimic de făcut.

Ostermaier, care cunoștea bine nava, ca unul care se îmbarcase din ziua lansării, revenise pe carenă. Echipa de salvare s-a apucat din nou de lucru, coborînd înăuntrul cocii, strecurîndu-se prin coridoarele inundate, dînd ici și colo peste cadavre. *Neumark* sosi la fața locului prea tîrziu pentru a mai fi de vreun folos. La amiază se mai auzeau încă bătăi. Au mai reușit să scoată 6 oameni, dintre care unul era în pragul nebuniei. Nu voia să părăsească nava. Au fost ultimii. Sommer și echipa sa au scos din compartimentele de sub puntea *Tirpitz*-ului 87 de oameni.

Operațiile de salvare continuară pînă miercuri 15 noiembrie. Nu mai scoteau din epavă decît oameni care fuseseră asfixiați cu oxid de carbon sau înecați¹⁷.

Bilanțul încheiat se prezenta astfel: din 1 600 de marinari, la 12 noiembrie 1944 o sută se aflau în momentul bombardamentului pe uscat, pentru corvezi, în misiune sau permisie; 800 au fost salvați. Deci numărul victimelor a fost de 700.

Grupați în detașamente comandate de către un ofițer, cei salvați au fost îndreptați prin Norvegia și Danemarca în Germania. Descurajați, triști, în tăcere, sau lăsîndu-se antrenati, fără motive vizibile, într-o pălăvrăgeală gălăgioasă, se deplasau sub privirile malițioase sau aparent indifferente ale norvegienilor.

La Oslo, în port, aproape de gară, detașamentul lui Bernstein se trezi deodată în prezența a douăzeci de alți marinari salvați de pe *Tirpitz*. Văzîndu-l pe inginerul electrician, unul din ei, un omuleț brunet, schiță o mișcare de retragere:

¹⁷ În total 165. Ei au fost îngropați la Tromsø cu onorurile cuate marinarilor căzuți în luptă.

— Ia-te-uită, tu aici Könneke? spuse Bernstein surprins. Dar tu trebuia să fii mort!

Bilbiind cîteva cuvinte, supraviețuitorul îi aruncă o privire implorătoare. Privirea aceea spunea: „Este adevărat. Sint încă în viață pentru că n-am fost — în clipa atacului — la postul meu de luptă, sub puntea blindată a cuirasatului. Nu spuneți nimic, niciodată, niciodată“.

Bernstein întoarse capul. Nu voia ca omul acesta să fie împușcat după ce își salvase pielea printr-un miracol.

La Copenhaga regăsiră un alt grup de marinari de pe *Tirpitz*, mecanici debarcați înainte de dezastru. Îi înconjurară pe Bernstein și pe oamenii lui, privindu-i ca pe niște stafii.

— Așadar, este adevărat ce spune B.B.C.? nu se putu abține să nu întrebe un șef mecanic.

— Și ce spune B.B.C.?

— Anunță că *Tirpitz* a fost seufundat, spuse după o clipă de ezitare subofiterul, vinovat de a fi ascultat postul de radio inamic.

— Este adevărat.

— Atunci ce așteaptă postul nostru de radio?

— Fără îndoială ca rudele să fie întii anunțate... La revelere...

Astfel, marea familie a celor de pe *Tirpitz* se risipi în ceea ce mai rămăsese din marele Reich hitlerist.

În după-amiaza zilei de 12 noiembrie, între orele 14,20 și 16,59, din cauza vînturilor potrivnice și a regimului de economie, Lancasterele au început să aterizeze la Lossiemouth sau pe micile aeroporturi aparținînd lui Coastal Command, răsîndite prin Scoția.

La Lossiemouth plafonul fiind foarte coborît, Tait a aterizat pe unul din aceste terenuri. Întrucît rămăsese în aer exact 11 ore și 27 de minute, iar zborul de întoarcere se desfășurase pe o vreme ploioasă, închisă, Tait era extrem de obosit.

Urmat de 5 oameni din echipajul său, se îndreptă spre turnul de control. Acolo, un proaspăt ofițer, un boboc, exclamă văzîndu-i:

— Oh, vă întoarceți dintr-un raid?

Tait îi răspunse printr-un „Yes“¹⁸ foarte apăsător, în care puse tot umorul său. Dar comandantul bazei veni în fuga mare la fața locului.

¹⁸ Da. — Nota trad.

— Revenim de la Tromsø, i-a spus simplu Tait.
— L-ați dat gata?
— Așa cred. În orice caz, i-am dat un ghiont tocmai bine ca să-l trimitem în iad¹⁹.
— Mulțumesc, i-a răspuns celălalt. Noi ar fi trebuit să-l dăm gata.

Tait și oamenii săi au ascultat la barul din Lossiemouth emisiunea B.B.C.-ului care anunța victoria lor. Peste *Tirpitz*-ul răsturnat, cu chila în aer, zburase la mică înălțime un avion de recunoaștere. „Dam Busters“ au fost de îndată ovaționați, felicități. O orchestră cînta *See the conquering heroes come*. Mesajele de felicitări soseau neîncetat; din partea regelui George al VI-lea, a lui Winston Churchill, a lui Harris, a lui Cochrane, a lui Wallis, a prințului Olaf al Norvegiei, din Uniunea Sovietică și de la necunoscuți.

Incorrigibilul Cochrane, ascunzîndu-și profunda sa satisfacție, adună în seara de 13 noiembrie micul său stat-major. Aruncînd către Harris o privire pe deasupra ochelarilor, spuse fără emfază: „Ei bine... Noaptea trecută, un raid a fost norocos, *Tirpitz*-ul a fost scufundat...” Își privi hîrțile și continuă: „Acum, pentru noaptea asta, operația va fi...”

Tait a fost rugat să meargă la Londra pentru a explica personal la B.B.C. cum i-a reușit operația. Pentru taciturnul Tait a fost o misiune deosebit de grea, chiar foarte grea. Taciturnul Tait a fost obligat să vorbească. Din fericire, alături de el, tinăra lui soție, Dorothy, îl încuraja din priviri.

Sir Winston Churchill și-a petrecut ziua de 12 noiembrie împreună cu generalul de Gaulle, străbătînd în mașină drumurile de munte de la nord de Besançon. Timpul era atît de prost, era atît de frig, încît atacul trupelor franceze, comandate de către de Lattre de Tassigny, la care trebuiau să asiste, a fost amînat. Între două inspecții, sir Winston discutasese pe larg cu generalul de Gaulle. Au vorbit despre momentul solemn cînd în ajun²⁰, la orele 11 au străbătut împreună bulevardul Champs-Élysées pavoazat, în aclamațiile a jumătate de milion de parizieni, au discutat despre echiparea modernă a 8 divizii franceze cerută de generalul de Gaulle, despre viitoa-

¹⁹ În engleză: „Gave her a hell of a nudge anyway“ (*the Dam Busters*, Pau Brickhill).

²⁰ Data de 11 noiembrie — la care s-a încheiat armistițiul în primul război mondial (1918) — este sărbătorită în țările fostei Antante ca o victorie. — *Nota trad.*

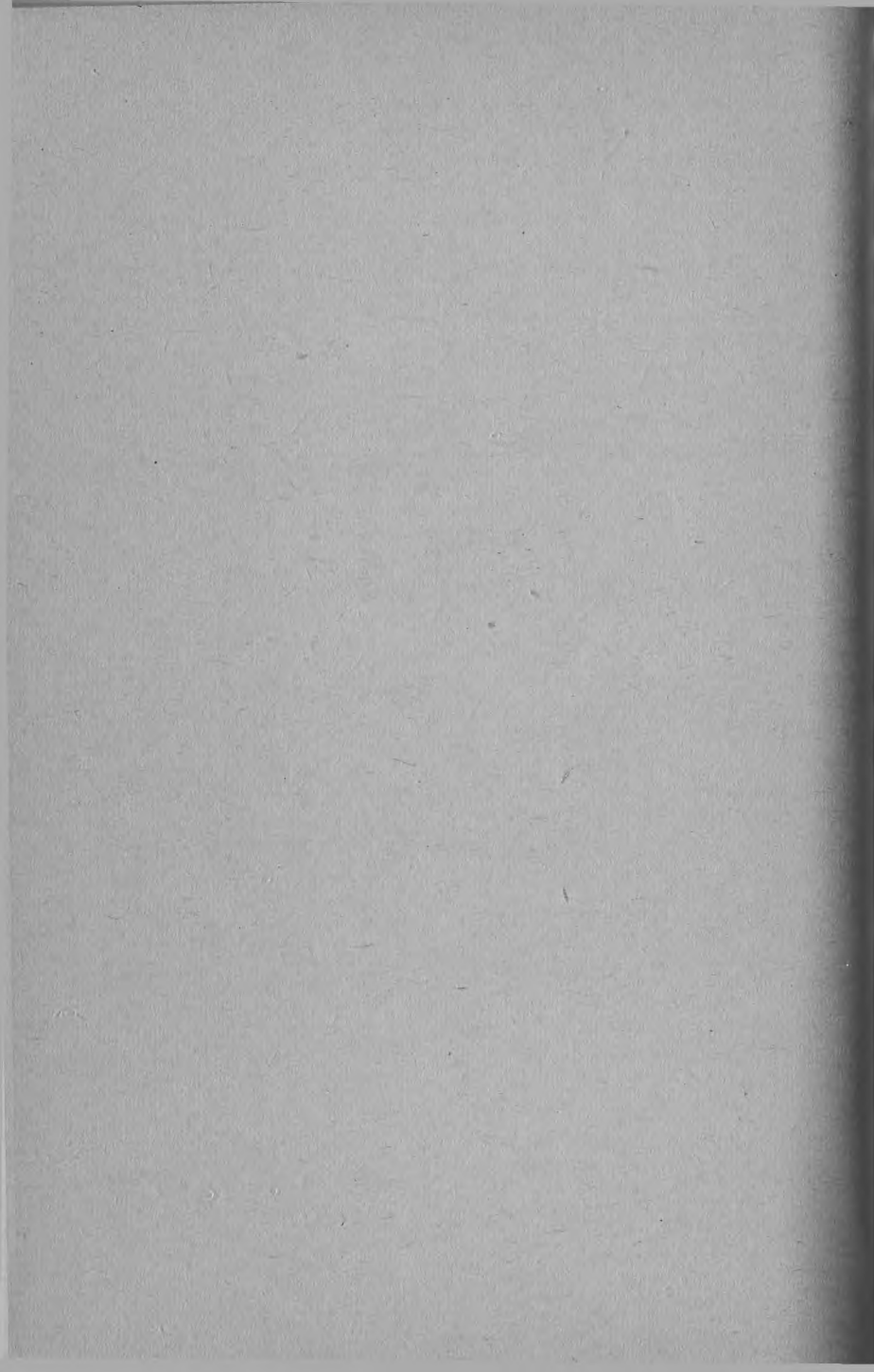
rea participare a acestor trupe la ocuparea unei zone din teritoriul german.

Sir Winston nici nu se gîdea la *Tirpitz*, „acést animal“ care i-a provocat atîtea griji. De-abia cînd a revenit seara la Besançon, după 10 ore de călătorie, Tommy, aghiotantul său naval, i-a înminat o telegramă: „*Tirpitz* scufundat de esca-drițele 9 și 617“. Desigur, ofițerul de marină ar fi preferat ca această victorie să fie trecută pe seama lui Royal Navy, dar...

„Trimiteți o telegramă de felicitări Dam Busters-ilor“, bombăni Churchill.

Mulțumit, aruncă țigara pe jumătate consumată și aprinse alta înainte de a i se alătura generalului de Gaulle în trenul special care trebuia să-l ducă pe el la Reims, unde se găsea Ike, pe generalul de Gaulle la Paris.

ANEXE



ANEXA I

ALLIED CENTRAL INTERPRETATION UNIT

A.C.I.U. sau Allied Central Interpretation Unit își avea statul-major instalat la Medmenham, la aproximativ 80 km de Londra. Rolul său nu se limita la a primi toate documentele fotografice luate de avioanele de recunoaștere și la a le clasa, ci, așa cum ne indică titulatura, el era chemat totodată să le interpreteze. Bombardierele și avioanele pendinte de Coastal Patrol (patrurile de coastă) luau, grație aparatelor automate, mii de fotografii. La Medmenham soseau patru milioane de fotografii lunar. Serviciile sale furnizau zilnic 250 de informații armatei, marinei și forțelor aeriene ale aliaților, ca și cabinetului primului ministru. A.C.I.U. avea filiale la Nuneham Park, aproape de Oxford, și la Pinetree (High Wycombe), nu departe de cartierul general al forțelor americane. „Interpreții” săi erau atașați pe lângă toate bazele aeriene. De cum ateriza un avion, fotografiile erau developate, examinate, interpretate, iar informațiile urgente erau transmise telefonic sau prin teleimprimator serviciilor interesate. A.C.I.U. își avea oamenii lui în Cornwall, la Gibraltar, în Scoția și chiar în nordul Rusiei (Murmansk).

Personalul număra în total aproximativ 3 000 de bărbați și femei, dintre care 550 ofițeri. Aproape jumătate dintre aceștia erau americani (U.S. Air Force și U.S. Army), restul aparținând lui Royal Air Force.

Secția „foto“ folosea 250 de specialiști. Numeroși „curieri“ transmiteau informațiile la orice oră din zi și din noapte.

Filiera cuprindea trei faze: Prima consta în recepționarea fotografiilor la aterizarea avionului și transportarea lor rapidă la A.C.I.U. În cursul celei de-a doua faze se redacta un raport întemeiat pe studiul fotografiilor luate în ultimele 24 de ore. Examinarea lor furniza numeroase informații privind mișcarea navelor, a armatelor în cursul unei bătălii, activitatea uzinelor. În felul acesta a reușit A.C.I.U. să descopere amplasamentele armelor V la centrul experimental de la Peenemünde.

A treia fază consta în analiza informațiilor în amănunțime. Aceasta era totodată partea cea mai interesantă și delicată. În acest scop funcționau 26 de servicii, fiecare specializat într-o chestiune: rezultatul bombardamentelor, șantiere de construcții navale, uzine, baze aeriene, avioane, lucrări de apărare, camuflaje, activitatea feroviară, radar, A.A., V1 și V2, uzine subterane etc. Verificarea minuțioasă a fotografiilor, adeseori săptăminal, și din același punct, permitea urmărirea modificărilor, progresul lucrărilor.

În porturi, fiecare navă era reperată, pierdută, regăsită câteva zile mai târziu pe mare, așa cum s-a petrecut și cu *Tirpitz*. În felul acesta se putea cunoaște ordinea de bătaie a marinei de război germane. A.C.I.U. a urmărit construirea *Tirpitz*-ului pe șantierele din Wilhelmshaven și a putut spune aproximativ la ce dată va fi gata cuirasatul. Pe cînd *Tirpitz* își făcea probele în Baltica, au fost luate fotografii foarte bune, deși era în plină viteză. Măsurînd distanța dintre crestele valurilor în siajul vasului, fotografiile permiteau calcularea vitezei exacte a vasului. Pentru *Tirpitz* informațiile au stabilit viteza de 29 pînă la 31 de noduri.

În timpul sederii sale în fiordurile norvegiene, *Tirpitz*-ul a fost fotografiat aproape săptăminal. Pe vreme rea avioanele de recunoaștere zburau foarte jos. În mod normal înălțimea de la care se luau imagini era de 8 000—10 000 m. Iarna, avioanele își aveau baza la Murmansk. Bineînțeles, cheia principală a cercetărilor consta în compararea cu fotografiile precedente: filmoteca pretindea ca ele să fie clasate cu cea mai mare grijă, pentru ca fotografiile referitoare la un

anumit subiect să poată fi găsite foarte repede. Adeseori ofițeri, martori, veneau la Medmenham, cu autorizația autorităților superioare, și puteau controla, discuta pe marginea observațiilor lor, când acestea păreau nesigure sau greșite.

Prizonieri evadați, refugiați din țările cوتropite erau interogați la Medmenham cu privire la un punct pe care l-au putut vedea, la o informație auzită, care putea să confirme indicațiile fotografiilor. Astfel au reușit aliații să cunoască noile tipuri de avioane cu mult mai înainte ca ele să fie puse în funcțiune.

Allied Central Interpretation Unit, plasat direct sub ordinele lui Joint chiefs of Staff¹, le-a adus cele mai mari servicii aliaților și mai ales marinei și R.A.F. în vederea distrugerii *Tirpitz*-ului. A.C.I.U. realiza, de asemenea, machete în relief (acest serviciu folosea 250 de oameni), indicând pozițiile apărării inamice, punctele în care era posibilă debarcarea, fie pentru agenți secreți, fie pentru trupe. O secție „hărți” colabora strâns cu acest important serviciu.

ANEXA II

SUBMARINELE DE BUZUNAR

Încă din primul război mondial s-au efectuat studii numeroase de către toate marinele de război, construindu-se prototipuri de submarine de buzunar. În ceea ce-i privește pe englezi, primul prototip este amintit în 1909; el a fost opera comandorului Godfrey Herbert. Planul lui pentru *Devastator*, un fel de torpilă, era conceput pentru un singur om. Winston Churchill, Primul lord al Amiralității, care a avut cunoștință de el, nu a dat curs proiectului. Max K. Horton, reluând ideea, s-a oferit să ia asupra sa riscurile experimentării. Dar nici el n-a avut mai mult succes pe lângă Amiralitate. Mai târziu, în 1924, același M.K. Horton a studiat la Fort Blockhouse un submarin de 30 până la 40 de tone (tip, A). Aparatul urma să fie dotat cu un cap exploziv detașabil și transportat în zona de atac de un alt vas. Tipul

¹ Stat-major interarme. Aceste explicații ne-au fost date cu bunăvoință de către Douglas N. Kendall, conducătorul lui A.C.I.U.

B, submarinul miniaturizat cu un echipaj de 2 oameni și cu un deplasament de 40 de tone, îi urmă. Tipul C, cu același tonaj, dar cu o torpilă plasată în față, sub cocă, avea avantajul de a poseda un motor care trebuia să-i permită, după atac, reîntoarcerea, împreună cu echipajul, la vasul de escortă. Din păcate, raza sa de acțiune era prea redusă: trebuia să se apropie prea mult de obiectiv și, prin aceasta, să-și asume prea multe riscuri.

Comandorul Cromwell Varley a fost acela care, în 1930, a determinat un progres al studiilor, propunând un submarin de aproximativ 9 m lungime, cu 2 oameni. În 1940 și-a modificat planurile, proiectând o navă de 17 m, echipată cu 3 oameni, adaptându-i sasu lui Robert Davis. (Sir Davis, președinte-director general al firmei „Siebe, Gorman and Co. Ltd.“, specializat în construcția de aparate de imersiune submarină și autor al lui *Deep Diving and Submarine Operations*.) Propunerea a fost primită cu entuziasm de sir Max K. Horton, devenit amiralul submarinelor. Or, Cromwell Varley după ce a comandat un submarin în cursul primului război mondial, lucra, în 1940, ca inginer într-o societate civilă și, în această calitate, se asocia cu colonelul Jefferis. Acest colonel susținu propunerile lui Varley pe lângă amiralul Max K. Horton. Așa că amiralul studiasse deja chestiunea atacurilor cu oameni-torpilă și submarine de buzunar atunci cînd Winston Churchill hotărî să-l sesizeze asupra problemei pe generalul Ismay, care i-o transmise lui sir Max K. Horton. Sub impulsul amiralului, primele nave de tipul X au fost deci construite la șantierele civile ale firmei „Varley Marine limited“. (După *Above us the waves* de C.E.T. WARREN și JAMES BENSON. — George G. Harrap and Co Ltd.)

ANEXA III

CARACTERISTICILE CUIRASATULUI TIRPITZ

Deplasament real	:	56 000 de tone.
Deplasament nominal	:	42 900 de tone.
Lungimea maximă	:	251 m.
Lungimea pe linia de plutire	:	242 m.

Lăţimea : 36 m.
 Pescaj : 10,6 — 11,3 m.
 Artileria:
 4 turele duble A.B.C.D., adică 8 tunuri de 38 cm.
 6 turele duble, adică 12 tunuri de 15 cm.
 8 turele duble A.A., adică 16 tunuri de 10,5 cm.
 16 mitraliere cvadruple A.A. de 2 cm.
 8 turele duble A.A., adică 16 tunuri de 3,7 cm.
 Torpile: 2 tuburi cvadruple de 53,3 cm.
 Avioane: 4 hidroavioane tip 196 lansate de catapulte.
 Maşini:
 3 grupe de turbine de 48 000 de cai-putere fiecare, adică
 în total 144 000 de cai-putere.
 12 cazane cu ţevi de apă de 55 de atmosfere fiecare
 de 58 kg — 475°C.
 Viteza maximă: 30,8 noduri.
 Viteza de croazieră: 28 noduri.
 Raza de acţiune: 9 000 de mile cu 19 noduri.
 Combustibil: 8 700 de tone.
 Elice: 3.
 Instalaţii electrice:
 2 grupe turboelectrice.
 2 grupe diesel de 2 000 kilowaţi fiecare.
 Echipaj:
 60 de ofiţeri — 80 de subofiţeri.
 500 de sergenţi şi maiştri.
 1 700 de membri ai echipajului — în total 2 350.

ANEXA IV

PLANUL Z

Prevederile tratatului de la Versailles lăsau Germaniei o flotă redusă.

În cadrul lor, Germania a construit cele 3 „cuiasate de buzunar“¹: *Admiral Graf Spee*, *Deutschland*, *Admiral Scheer*

¹ Aceste „cuiasate de buzunar“ au constituit o frumoasă realizare a constructorilor germani. În realitate, ele aveau 14 000 de tone şi o viteză de 26 de noduri.

(10 000 de tone, 6 tunuri de 280 mm); 6 crucișătoare ușoare: *Emden, Köln, Königsberg, Karlsruhe, Leipzig, Nürnberg* și 12 torpiloare.

Acordurile directe încheiate cu Anglia au permis o primă abatere de la tratatul de la Versailles. Tratatul de la Londra autoriza Germania să construiască un tonaj egal cu 35% din cel al Marii Britanii pentru navele de suprafață și unul egal pentru submarine.

Marele-amiral Raeder pregăti imediat planul Z, care cuprindea:

- | | | | | |
|----|-----|--------------|------------------------|-----------------------------------|
| | 6 | cuirasate | | pînă la sfîrșitul anului 1944 |
| 8 | { | 4 | crucișătoare grele .. | pînă la sfîrșitul anului 1943 |
| | | 4 | crucișătoare grele .. | pînă la sfîrșitul anului 1945 |
| 17 | { | 4 | crucișătoare ușoare .. | pînă la sfîrșitul anului 1944 |
| | | 13 | crucișătoare ușoare .. | pînă la sfîrșitul anului 1948 |
| 4 | { | 2 | portavioane | pînă la sfîrșitul anului 1941 |
| | | 2 | portavioane | pînă la sfîrșitul anului 1947 |
| | 221 | de submarine | | livrabile între anii 1943 și 1947 |

Programul acesta, bine echilibrat, cuprindea, în afară de contratorpiloare, un mare număr de vase auxiliare.

La începutul anului 1939 flota germană însuma:

- 3 cuirasate de buzunar (*Admiral Graf Spee, Admiral Scheer, Deutschland*, care ulterior avea să se numească *Lützow*)
- 2 crucișătoare de bătlie (*Scharnhorst* și *Gneisenau*)
- 2 cuirasate în curs de terminare (*Bismarck* și *Tirpitz*)
- 3 crucișătoare grele (*Hipper, Blücher, Prinz Eugen*)
- 7 crucișătoare (*Emden* etc.)
- 55 de submarine.

Raeder aprecia că flota nu va fi gata decît în anii 1944—1945 și considerațiile sale concordau cu cele ale lui Hitler, care era convins că un război cu Anglia nu era previzibil înainte de această epocă.

Raeder avea să scrie la 3 septembrie 1939: „Forțele noastre de suprafață sînt atît de inferioare forțelor britanice corespunzătoare, încît, chiar operînd în bloc, ele nu pot decît să arate cum se moare cu onoare pentru a pune bazele unei viitoare reînvieri“.

BIBLIOGRAFIE

SUPPLEMENT TO THE LONDON GAZETTE:

Operation Source (10 februarie 1948).

The Sinking of the German Battle-cruiser Scharnhorst
(5 august 1947).

The attack on St. Nazaire (30 septembrie 1947).

Convoys to North Russia (13 octombrie 1950).

The Tirpitz, de David WOODWARD (Editura William Kimber).

The Dam Busters, de Paul BRICKWILL (Editura Pan Books).

La tragédie des cuirassés allemands, Cdt. F.O. BUSCH et H.J. BRENECKE (Editura „Payot“).

Mission suicide, de Frithjof SAELEN (Editura France-Empire).

Sjetlands-Larsen, de Frithjof SAELEN (J.W. Eides Forlag).

The War at Sea, vol. II și vol. III (partea 1 și a 2-a),
Captain ROSKILL (*Her Majesty's Stationery Office*).

Schlachtschiff Tirpitz, de Jochen BRENECKE (Verlagsgesellschaft-Biberach an der Riss).

Dix ans et vingt jours, de marele-amiral DÖNITZ (Editura Plon).

The Shetland Bus, de David HOWARTH (Editura Nelson).

Le tournant du destin (Memorii despre al doilea război mondial. Vol. IV, partea 1 și a 2-a), de Winston CHURCHILL (Editura Plon).

Triomphe et Tragédie (Memorii despre al doilea război mondial. Vol. VI), de Winston CHURCHILL (Editura Plon).

Above the waves C.E.T., Warren și James BENSON (Editura Harrap).

MULȚUMIRI

Exprim pe această cale recunoștința mea instituțiilor oficiale și numeroaselor persoane care m-au ajutat la realizarea acestei lucrări. Datorită lor am putut aduna întreaga documentație care mi-a fost necesară și am putut evita numeroase erori.

Instituții oficiale

Secția de istorie a Amiralității.
Secția de istorie a Ministerului Aerului.
Her Majesty's Stationery Office.
Serviciul meteorologic.
Directorul lui Imperial War Museum.
Secția culturală a Ambasadei Franței la Oslo.
Secția de istorie a marinei.
Secția de istorie a armatei aerului.

Anglia

Contraamiralul R.L. Alexander.
D-1 J.C. Atkinson.
D-1 W.R. Brewster.
D-1 Paul Brickhill.
D-1 Joe Brooks.
D-na Campton-Hall.

D-1 A.A. Duff.
Căpitanul W.R. Fell, R.N.
D-1 D.M. Furniss.
D-1 David Howarth.
Viceamiralul A.R. Hezlet.
D-1 A.R. Hudspeth.
Locotenent-comandorul P.K. Kemp.
D-1 Douglas N. Kendall.
D-1 R.H. Kendall, R.N.
Căpitanul I.S. McIntosh, R.N.
Căpitanul T.L. Martin, R.N.
D-1 W.S. Meeke.
D-1 M.H. Meredith.
D-1 E.M. Nielsen.
D-1 J.P.H. Oakley.
D-1 Peter Philip.
D-na Althea Place.
Comandorul Godfrey Place.
Căpitanul S.W. Roskill, R.N.
D-1 J.B. Tait.
G.E.T. Warren.
D-1 J.S. Wilson.
D-1 David Woodward.

Franța

Comandorul Grincourt.
Colonelul Groussard.
Amiralul Querville.

Germania

D-1 Heinz Bernstein.
D-1 Gerhard Biddlingmaier.
D-1 von dem Borne.
D-1 Ernst Dohnke.
Marele-amiral Karl Dönitz.
D-1 Alfred Eichler.
D-1 A. Fassbender.
D-1 Roland Hasche.
D-1 Hugo Heydel.
D-1 Kurt Knothe.
Amiralul Hans K. Meyer.

D-1 Karl Ostermaier.
D-1 Hans-Henning von Salisch.
D-1 Bernhard Schmitz.
D-1 Walter Sommer.
D-1 Paul Steinbichler.

Norvegia

D-1 John Ellis.
D-1 Kristian Fougner.
D-1 Birger Grønn.
D-1 Trygve Gundersen.
D-1 Herbert Helgesen.
D-1 A. Henningsen.
D-1 Eiwan Hövding,
D-1 Leif Larsen.
D-na Günyor Mohn.
D-1 Torstein Raaby.
Colonelul Björn A. Rörholt.
D-1 Frithjof Saelen.
D-1 Odd Sörli.

ATACURILE DATE ÎMPOTRIVA TIRPITZ-ULUI DE AVIAȚIA MARITIMĂ ȘI ROYAL AIR FORCE
IANUARIE 1942—NOIEMBRIE 1944

Data	Proveniența	Avioane folosite	Poziția <i>Tirpitz</i> -ului	Rezultate	Aparate pierdute	Observații
28—29 ian. 1942	R.A.F.	9 Halifax 7 Stirling	Aasfjord (lângă Trendheim)	Nici o lovitură la țintă	0	Atac nocturn cu bombe
9 martie 1942	<i>Victorious</i>	12 Albacore	Pe mare în largul insulelor Lofoten	Nici o lovitură la țintă	2	Atac cu torpile. (Vezi p. 64)
30—31 martie 1942	R.A.F.	33 Halifax	Faettenfjord (lângă Trond- heim)	Nici o lovitură la țintă	5	Cele mai multe apa- rate n-au putut a- tinge ținta din cau- za vremii proaste
27—28 apr. 1942	R.A.F.	31 Halifax 12 Lancaster	Faettenfjord (lângă Trond- heim)	Nici o lovitură la țintă	5	Atac nocturn cu bombe (vezi p. 99—100)
28—29 apr. 1942	R.A.F.	23 Halifax 11 Lancaster	Faettenfjord (lângă Trond- heim)	Nici o lovitură la țintă	2	Atac nocturn cu bombe (vezi p. 100—101)
3 apr. 1944	<i>Victorious Furious</i> <i>Searcher Emperor</i> <i>Pursuer Fencer</i>	40 Barracuda 21 Corsair 20 Hellcat 40 Wildcat	Altafjord	14 lovituri sigure 1 în apropiere 4—1 600 livre 11— 500 livre	4	(Vezi p. 301—307)

Data	Proveniența	Avioane folosite	Poziția Tirpitz-ului	Rezultate	Aparate pierdute	Observații
24 apr. 1944	<i>Victorious Furious Searcher Striker Emperor Pursuer</i>		Altafjord			Anulat din cauza vremii proaste. (Vezi p. 309)
15 mai 1944	<i>Victorious Furious</i>	27 Barracuda 28 Corsair 4 Seafire 4 Wildcat	Altafjord	—	—	Atac anulat din cauza norilor joși-330 m deasupra coastei. (Vezi p. 309)
28 mai 1944	<i>Victorious Furious</i>		Altafjord	—		Atac anulat din cauza vremii proaste. (Vezi p. 309)
17 iulie 1944	<i>Formidable Furious Indefatigable</i>	44 Barracuda 18 Corsair 12 Firefly 18 Hellcat	Altafjord	Nici o lovitură la țintă	2	(Vezi p. 309)
22 aug. 1944 dimineața	<i>Formidable Furious Indefatigable Nabob Trumpeter</i>	31 Barracuda 10 Hellcat 11 Firefly 24 Corsair 8 Seafire (pt. atacuri de diversiune)	Altafjord	Nici o lovitură la țintă	2	Aparatele Barracuda și Corsair s-au întors din cauza norilor joși — 300 m deasupra coastei. (Vezi p. 309)
22 aug. 1944 după-amiază	<i>Indefatigable</i>	6 Hellcat 8 Firefly	Altafjord	Nici o lovitură la țintă	0	(Vezi p. 309)

Data	Proveniența	Avioane folosite	Poziția Tirpitz-ului	Rezultate	Aparate pierdute	Observații
24 aug. 1944	<i>Indefatigable Formidable Furious</i>	33 Barracuda 10 Hellcat 24 Corsair 10 Firefly	Altafjord	2 lovituri (1—1600 livre) (1— 500 livre)	6	(Vezi p. 309)
29 aug. 1944	<i>Indefatigable Formidable</i>	26 Barracuda 17 Corsair 7 Hellcat 10 Firefly 7 Seafire (atacuri de diversiune)	Altafjord	Nici o lovitură la țintă	2	(Vezi p. 309)
15 sept. 1944	R.A.F.	28 Lancaster	Altafjord	1 lovitură (12 000 livre)	0	Operație lansată de pe un aerodrom sovietic. (Vezi p. 320—321)
29 oct. 1944	R.A.F.	38 Lancaster	Tromsø	Nici o lovitură. Una în apropiere	1	(Vezi p. 327)
12 nov. 1944	R.A.F.	32 Lancaster	Tromsø	Probabil 3 lovituri la țintă și 2 în apropiere (12 000 livre)	0	Tirpitz scufundat. (Vezi p. 330—361)



Cuprins

Cuvînt înainte.....	V
Prefață	1
Cap. I. <i>Downing Street 10</i>	5
Cap. al II-lea. <i>La bordul Tirpitz-ului</i>	11
Cap. al III-lea. <i>Norvegientii</i>	21
Cap. al IV-lea. <i>Voluntari pentru o operație primejdioasă</i>	39
Cap. al V-lea. <i>Insulele Lofoten</i>	47
Cap. al VI-lea. <i>La antrenament</i>	77
Cap. al VII-lea. <i>Primele atacuri aeriene</i>	95
Cap. al VIII-lea. <i>„Operația Rösselsprung“</i>	112
Cap. al IX-lea. <i>Preludiu la „Operația Tittel“</i>	122
Cap. al X-lea. <i>„Operația Tittel“</i>	139
Cap. al XI-lea. <i>Spre Suedia</i>	164
Cap. al XII-lea. <i>Cuirasatul „Tirpitz“ condamnat de ... Hitler</i>	181
Cap. al XIII-lea. <i>Sir Claud pregătește „Operația Source“</i>	198
Cap. al XIV-lea. <i>Traversarea</i>	211
Cap. al XV-lea. <i>Atacul</i>	237
Cap. al XVI-lea. <i>Înapoi peste mare</i>	280
Cap. al XVII-lea. <i>„Operația Tungsten“</i>	296
Cap. al XVIII-lea. <i>Tallboys</i>	310
Cap. al XIX-lea. <i>Tromsø</i>	320
Cap. al XX-lea. <i>Sfîrșitul cuirasatului „Tirpitz“</i>	333
Anexe	363
Bibliografie	371

Redactori :
SANDA MIHĂESCU-BOROIANU
HORTENSIA FIETREANU-POPESCU

Tehnoredactor :
MARIANA RĂDULESCU

Coli de editură 23,55. Coli de tipar 25

Bun de tipar 21 decembrie 1974

Apărut — decembrie 1974



București
Republica Socialistă România



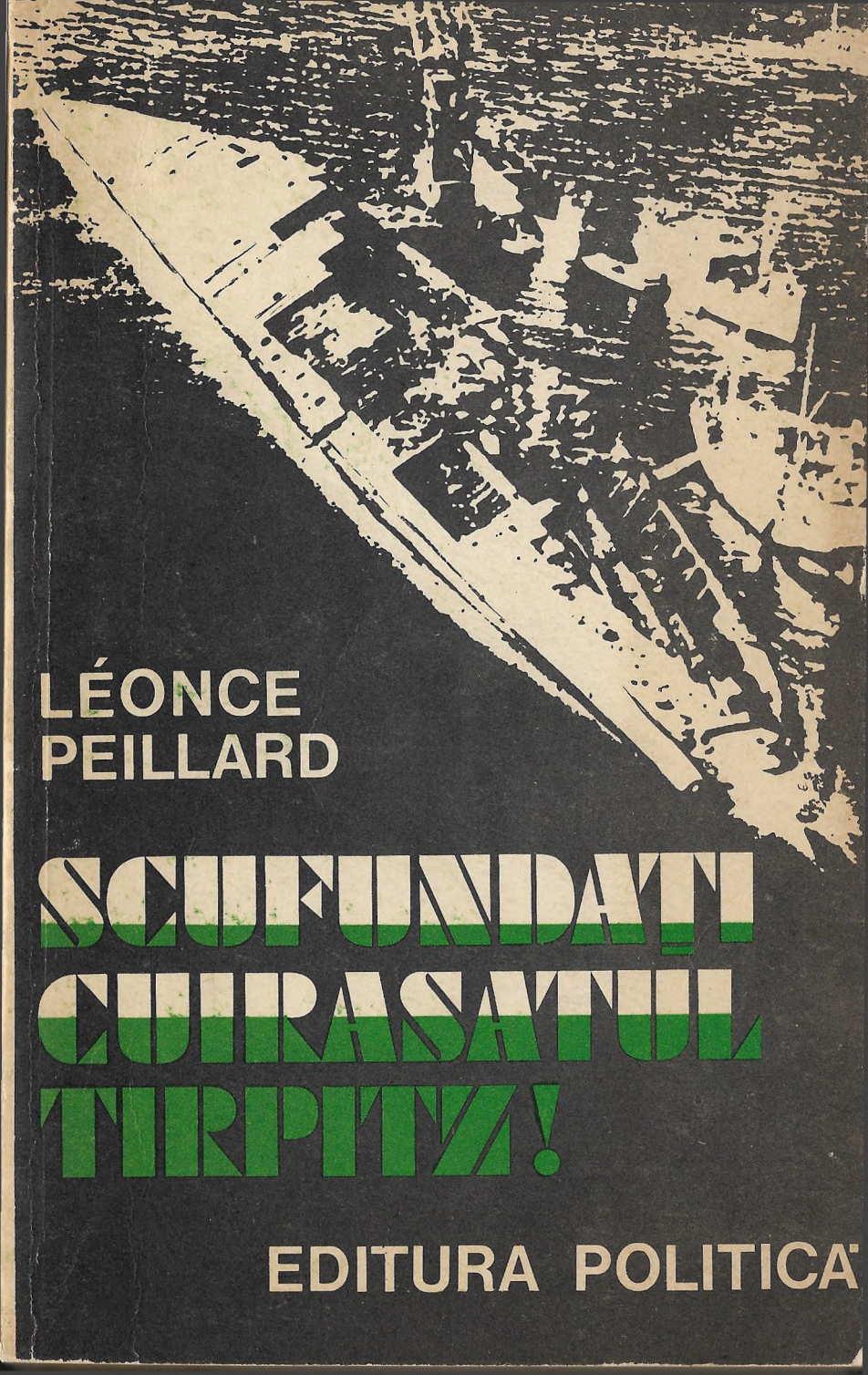


...După ultimele recunoașteri, acolo era locul unde se afla **Tirpitz-ul**. **Tirpitz**, cel mai mare cuirasat care naviga în apele europene. **Tirpitz**, strălucitorul vas nou-nouț cu armamentul său compus din 8 tunuri de 380, cu artilerie secundară și cu niște punți blindate, despre care se spunea că rezistă la obuze de cel mai mare calibru!

În ziua aceea Winston Churchill, care se afla la Amiralitate, citea copia unei instrucțiuni, datată 25 ianuarie 1942, semnată de premierul britanic și adresată generalului Ismay pentru Consiliul de stat-major.

Acum știm de trei zile că **Tirpitz-ul** se găsește la Trondheim. Distrugerea sau numai scoaterea acestui bastiment din luptă ar constitui azi cel mai mare eveniment naval. Nici un alt obiectiv nu se poate compara cu acesta. Fără îndoială nu dispune de o protecție antiaeriană asemănătoare celei care există la Brest sau în porturile germane. Chiar dacă nu va fi decît serios lovit, îi va fi greu să se înapoieze în Germania. Merită, fără îndoială, să așteptăm luna plină pentru a întreprinde un atac nocturn, dar raidurile pe clar de lună nu se pot compara, totuși, cu cele desfășurate în plină zi. Situația navală în întreaga lume va fi modificată, iar dominația Pacificului va fi recucerită.

Trebuie să existe o coordonare perfectă între aviația de bombardament, forțele aeriene ale marinei militare și cele de pe portavioane. Trebuie elaborat un plan în vederea unui atac convergent — declanșat în zori sau în amurg — al unor avioane-torpiloare de pe portavioane și al unor bombardiere grele. Întreaga strategie a războiului gravitează în momentul de față în jurul cuirasatului care imobilizează patru mari nave de luptă britanice, fără să mai vorbim de cele două noi cuirasate americane care sînt menținute în Atlantic. Consider problema aceasta ca fiind de cea mai stringentă urgență și de cea mai mare importanță...



LÉONCE
PEILLARD

SCUFUNDATI
CUIRASATUL
TIRPITZ!

EDITURA POLITICA